



Baltica
vide pag. 93-155.

О МѢРАХЪ ДЛЯ РАЗВИТІЯ

РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА

въ связи съ развитіемъ отечественнаго судостроенія,
при современномъ экономическомъ положеніи Россіи.

КНИГА ПЕРВАЯ

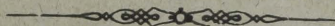
О СОВРЕМЕННОМЪ ПОЛОЖЕНІИ

РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА.

Исслѣдованіе дѣйствительнаго члена Н. А. Шаврова.

Н. Карай

Изданіе Императорскаго Общества для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству.



МОСКВА

Типо-литографія В. О. Рихтеръ. Мамоновскій переулокъ, свой домъ
1895.



О МѢРАХЪ ДЛЯ РАЗВИТІЯ
РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА

ВЪ СВЯЗИ СЪ РАЗВИТІЕМЪ ОТЕЧЕСТВЕННАГО СУДОСТРОЕНІЯ,
ПРИ СОВРЕМЕННОМЪ ЭКОНОМИЧЕСКОМЪ ПОЛОЖЕНІИ РОССИИ.

КНИГА ПЕРВАЯ
О СОВРЕМЕННОМЪ ПОЛОЖЕНІИ
РУССКАГО ТОРГОВАГО МОРЕХОДСТВА.

Изслѣдованіе дѣйствительнаго члена Н. А. Шаврова.

Изданіе Императорскаго Общества для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству.

МОСКВА

Типо-литографія В. Θ. Рихтеръ. Мамоновскій переулочъ, свой домъ.
1895.

Его Императорскому Высочеству

Наслѣднику Цесаревичу

и

Великому Князю

Георгію Александровичу

всепреданнѣйше посвящаетъ

Николай Шавровъ.

Настоящее изслѣдованіе о современномъ положеніи русскаго торговаго мореходства составляетъ первую книгу сочиненія автора на тему, предложенную Императорскимъ Обществомъ для содѣйствія Русскому Торговому Мореходству «о мѣрахъ для развитія русскаго торговаго флота въ связи съ развитіемъ отечественнаго судостроенія при современномъ экономическомъ состояніи Россіи» для соисканія преміи Именъ Ихъ Императорскихъ Величествъ Государя Императора Александра Александровича и Государыни Императрицы Маріи Ѳеодоровны. Это изслѣдованіе представляетъ совершенно законченный трудъ, составляющій самостоятельную часть общаго сочиненія на предложенную Обществомъ тему.

Ею Императорское Высочество Наслѣдникъ Цесаревичъ и Великій Князь Георгій Александровичъ соблаговолилъ пожаловать въ единовременное пособіе на изданіе этого сочиненія Обществомъ пятьсотъ рублей изъ собственныхъ Ею Высочества средствъ.

Правленіе Общества въ засѣданіи 1-го сентября 1894 года постановило повернуть Ею Императорскому Высочеству всепреданныйше выраженіе чувствъ глубочайшей благодарности за столь лестное вниманіе Ею Высочества къ дѣятельности Общества и къ труду его члена Н. А. Шаврова и немедленно приступить къ печатанію настоящаго изслѣдованія подѣ наблюдениемъ Предсѣдателя Общества въ количествѣ шестисотъ экземпляровъ.

ПРЕДИСЛОВІЕ

Приступая къ изслѣдованію вопроса: „о мѣрахъ для развитія русскаго торговаго флота въ связи съ развитіемъ отечественнаго судостроенія, при современномъ экономическомъ состояніи Россіи“, — вопроса, поставленнаго Императорскимъ Обществомъ для содѣйствія русскому торговому мореходству для соисканія премій, установленныхъ въ ознаменованіе исполнившагося, 28 октября 1891 г., двадцатипятилѣтія бракосочетанія Государя Императора Александра Александровича и Государыни Императрицы Маріи Феодоровны, — считаю необходимымъ сказать нѣсколько словъ о томъ, какъ понимаю я предложенный для рѣшенія вопросъ и почему мое изслѣдованіе явилось въ предлагаемой формѣ.

Недостатокъ отечественнаго торговаго судостроенія составляетъ одну изъ многочисленныхъ слабыхъ сторонъ современнаго положенія русскаго торговаго мореходства и зависитъ отъ недостаточно высокаго уровня техническаго и промышленнаго развитія нашего отечества. Прошло то время когда мы, на берегахъ Сѣвернаго океана, не только строили для себя дешевыя и хорошія деревянныя суда, но и продавали ихъ съ выгодною иностранцамъ. Желѣзное судостроеніе измѣнило такое благоприятное положеніе нашего судостроенія. При слабомъ развитіи горнозаводскаго и машиностроительнаго дѣла, мы оказались далеко позади западныхъ государствъ въ дѣлѣ скорой, дешевой и прочной постройки желѣзныхъ судовъ и судовыхъ машинъ. Несмотря на таможенное покровительство, все наши лучшія суда торговаго флота, — даже въ субсидируемыхъ Правительствомъ пароходныхъ обществахъ, — иностранной постройки. На практикѣ оказывается выгоднѣе платить высокія таможенныя пошлины за судовые желѣзные матеріалы и даже за готовые суда, чѣмъ строить таковыя у себя дома. Это,

конечно, крайне прискорбно для патриотического чувства, но еще вреднее для рационального развития русского торгового флота и для общих государственных и торгово-экономических интересов Россіи, а потому какъ заботы Правительства, такъ и благопожеланія всѣхъ русскихъ людей сосредоточиваются нынѣ на изысканіи мѣръ къ созданію и прогрессу отечественнаго судостроенія.

Очевидно, однако, что отдѣльное покровительство отечественному судостроенію, какъ особой отрасли національнаго производства, не приведетъ къ желаемой цѣли, безъ одновременнаго развитія общаго техническаго знанія и промышленнаго производства. Можно, конечно, создать искусственно торговый флотъ, на безлюдныхъ берегахъ пустынной страны, какъ сдѣлала это Екатерина Великая, послѣ присоединенія къ Россіи новороссійскихъ степей, кушавъ и записавъ въ русскій черноморскій флотъ греческія суда съ ихъ капитанами и матросами; но, какъ и показалъ опытъ, подобный флотъ можетъ существовать только до тѣхъ поръ, пока его содержаніе оплачивается казною и затѣмъ исчезаетъ также неожиданно, какъ появился на свѣтъ, не оставляя послѣ себя никакихъ зачатковъ для развитія національнаго торговаго флота. Намъ нужно достигнуть совершенно противоположнаго: намъ вовсе не нужно *показнаго судостроенія*, для внушенія уваженія Западной Европѣ; не нужно и такого судостроенія, которое пропсходитъ на частныхъ верфяхъ, при оплатѣ всѣхъ излишнихъ расходовъ субсидіями правительства. Некому и незачѣмъ доказывать, что у насъ въ Россіи могутъ строить желѣзные суда самаго большаго ранга: плаваніе судовъ русскаго броненоснаго флота, построеннаго съ 1881 года въ Россіи русскими строителями, — представляетъ достаточно убѣдительно доказательство возможности существованія у насъ такого же совершеннаго въ техническомъ отношеніи желѣзнаго судостроенія, какимъ гордятся Англія, Германія и Франція. Однако, это только начало, вызванное интересами государственной обороны, а настоящее дѣло у насъ впереди. Намъ предстоитъ болѣе трудная и сложная задача, вызываемая требованіями торгово-экономическаго прогресса Россіи, именно задача создать на всѣхъ нашихъ моряхъ дешевое и совершенное въ техническомъ отношеніи торговое судостроеніе, — а этого очевидно немисливо достигнуть субсидіями правительства т. е. принятіемъ на счетъ казны всѣхъ переплатъ, при постройкѣ судовъ, вслѣдствіе недостаточно широкаго развитія горнозаводскаго дѣла и промышленнаго производства. — Если наши судостроители,

при субсидіяхъ правительства, избѣгнуть убытковъ и даже получить преміи при постройкѣ судовъ, не дороже иностранныхъ своихъ конкурентовъ, — то Россія, заплатитъ за это деньгами собранными съ другихъ отраслей національнаго производства и, стало быть, извлечетъ немного выгоды изъ отечественнаго судостроенія. Если такой расходъ и необходимъ при началѣ судостроенія и практикуется во всѣхъ европейскихъ государствахъ, въ большей или меньшей степени, — то во всякомъ случаѣ разсудокъ требуетъ, чтобы эти жертвы были временныя и служили только къ защитѣ возникающаго производства, а вовсе не составляли бы *raison d'être* его существованія. Другими словами: если историческія причины, вызвавшія нашу отсталость отъ Западной Европы въ техническо-промышленномъ производствѣ, — не только оправдываютъ, но требуютъ, со стороны Россіи, искусственнаго созданія и поддержки отечественнаго судостроенія, — то останавливаться передъ расходами на это не слѣдуетъ. Но одновременно съ выдачею субсидій и премій, одновременно съ предоставленіемъ льготъ и поощреній, возникающему національному судостроенію. — необходимо поставить это судостроеніе такъ, чтобы оно получило возможность развиваться самостоятельно и въ близкомъ будущемъ не нуждалось бы въ приплатахъ правительства, извлекая достаточно прибылей изъ самаго производства. Этого можно достигнуть лишь въ томъ случаѣ, когда искусственно водворенное въ Россіи судостроеніе, будетъ развиваться совершенно параллельно съ общимъ развитіемъ торговаго мореходства, не обгоняя слишкомъ, но и не отставая ни въ какомъ случаѣ отъ современнаго запроса торговли на мореходныя суда. Отсюда вытекаетъ самъ собою выводъ, уже сдѣланный Обществомъ содѣйствія русскому торговому мореходству, о тѣсной солидарности прогресса отечественнаго судостроенія съ общимъ развитіемъ національнаго торговаго мореходства. — Мореходство есть морской извозный промыселъ, при чемъ мореходныя суда замѣняютъ повозки, перевозящія грузъ по сухонутнымъ дорогамъ. Конечно безъ повозокъ нельзя производить извозный промыселъ и чѣмъ эти повозки будутъ дешевле и лучше устроены, въ техническомъ отношеніи, тѣмъ промыселъ будетъ производительнѣе. Но строить и улучшать повозки, когда нѣтъ дорогъ, по которымъ можно возить грузы, да нѣтъ и самыхъ грузовъ для перевозки, — затѣя совершенно бесплодная для экономическаго прогресса бездорожной, хотя и богатой своими произведеніями страны.

Еще большая солидарность, если это возможно, существовать

между прогрессивнымъ развитіемъ промышленной и торгово-экономической жизни страны и ускореннымъ ростомъ національнаго торговаго мореходства. При низкомъ уровнѣ техническаго производства и при слабомъ торгово-экономическомъ прогрессѣ страны, конечно можно создать искусственно, не вызываемой требованіями жизни, торговый флотъ, но паразитное существованіе такового послужитъ лишь къ истощенію государственныхъ ресурсовъ, тогда какъ *торговый флотъ долженъ составлять одинъ изъ крупныхъ элементовъ силы государства и плодотворныхъ отраслей народнаго труда*, наиболѣе способствующихъ быстрому обогащенію страны. — Еще труднѣе создать торговый флотъ и достигнуть его самостоятельнаго, плодотворнаго существованія при нерациональной постановкѣ и искусственномъ ростѣ другихъ элементовъ промышленной и торгово-экономической жизни. Нельзя отрицать что это замѣчается у насъ; какъ напримѣръ: въ силу ложныхъ политико-экономическихъ доктринъ; въ силу многихъ историческихъ ошибокъ, недоразумѣній и продолжительнаго небрежнаго отношенія къ рациональнымъ интересамъ, — *наша внѣшняя торговля* поставлена такъ, что *вовсе не нуждается въ собственныхъ русскихъ судахъ*. Пока подобное положеніе вещей останется въ силѣ, можно имѣть сколько угодно субсидируемыхъ пароходныхъ предпріятій, но нельзя имѣть русскаго торговаго флота, обогащающаго своимъ существованіемъ прибрежное населеніе и государство. Это вытекаетъ какъ неизбежное слѣдствіе изъ общаго закона природы, въ силу коего каждое растеніе развивается и приноситъ плодъ лишь тогда, если оно посажено на соотвѣтственно приготовленную для него почву. Какимъ же образомъ можно думать что такое сложное государственное дѣло, какъ созданіе національнаго русскаго торговаго флота, на двухъ океанахъ и шести моряхъ, можетъ произойти безъ всякой почвы, только въ силу очень горячаго патріотическаго желанія: не отставать, въ дѣлѣ торговаго мореходства, отъ прочихъ европейскихъ державъ!

Почвою для торговаго мореходства служитъ торгово-экономическая жизнь страны и эту-ту почву предстоитъ приготовить соотвѣтственно, обработать такъ, чтобы она дала силы для быстраго роста національнаго торговаго флота. Послѣ опыта 1891 года, нельзя отрицать того, что наша торгово-экономическая жизнь очень нуждается въ реорганизациі, такъ какъ она не вездѣ и во многомъ не согласована съ современнымъ положеніемъ и нуждами русскаго народа.

Послѣ крымской войны *наша внѣшняя и внутренняя торговля*

расширяются и направляются исключительно въ интересахъ сбыта нашихъ сырыхъ произведеній за границу, для удешевленія ихъ цѣны на иностранныхъ рынкахъ, съ цѣлю максимальнаго сбыта за границу и увеличенія благоприятнаго положенія баланса внешней торговли. Вслѣдствіе этого мы должны были допустить пониженные желѣзнодорожные тарифы, для удешевленія перевозимыхъ за границу произведеній. Этимъ мы прежде всего доставили морскимъ судамъ возможность брать высокіе фракты, за дальнѣйшую перевозку моремъ нашего сырья, отъ портовыхъ русскихъ городовъ до иностранныхъ рынковъ. Такъ какъ у насъ мало хорошихъ торговыхъ судовъ, годныхъ для подобной перевозки, то очевидно *удешевленіемъ тарифовъ мы создали премію для иностраннаго мореходства*, которымъ пользуются наши экспортеры-иностранцы для вывоза на иностранныхъ судахъ скупленныхъ ими въ Россіи земледѣльческихъ произведеній.

Наше отечественное мореходство по своей слабости и малочисленности не въ силахъ конкурировать съ иностраннымъ мореходствомъ, снабженнымъ дешевыми совершенными въ техническомъ отношеніи судами, притомъ еще преимуществъ, что къ мореходному промыслу, вслѣдствіе его выгодности, во всѣхъ европейскихъ государствахъ, исключая Россіи, привлечены колоссальные частные капиталы и что сверхъ того еще болѣе грандіозные денежные капиталы, обращающіеся въ торговлѣ Россіи съ Европой. —сосредоточиваясь при экспортѣ въ рукахъ иностранныхъ фирмъ,—устраиваются ежегодно съ нашего внутренняго денежнаго рынка для увеличенія благосостоянія иностранныхъ государствъ. Кто не знаетъ что наша внѣшняя торговля *русская* только по имени, а закупкою внутри страны и экспортомъ нашихъ произведеній за границу занимаются агенты крупныхъ иностранныхъ фирмъ, часто имѣющихъ свои собственныя суда для дальнѣйшей отправки грузовъ изъ нашихъ приморскихъ городовъ. Подобное положеніе вещей создаетъ *полную зависимость земледѣльческаго производства Россіи отъ иностранныхъ рынковъ, иностранныхъ капиталовъ и политическихъ событій, совершающихся въ другихъ государствахъ*, а на почвѣ подобной зависимости можетъ упрочиваться и развиваться въ Россіи только иностранное мореходство. Благодаря этому Россія выплачиваетъ, за неимѣніемъ національнаго торговаго флота, ежегодную дань въ размѣрѣ 60—70 милліоновъ рублей иностраннымъ государствамъ, опередившимъ насъ въ развитіи морскаго могущества и сужающихъ намъ свои корабли, для перевозки русскихъ произведеній на иностранныя

рынки. Къ прискорбію всѣхъ патріотовъ это составляетъ непре-
рекаемый фактъ, констатируемый всѣми официальными и неоф-
фициальными данными о русской морской торговлѣ. Очевидно для
каждаго что если такое положеніе нашей вѣншей торговли бу-
детъ ненарушимо сохраняться и впредь.—то въ силу естествен-
ныхъ причинъ и законовъ нашему торговому мореходству, не толь-
ко теперь, но и въ будущемъ,—предстоитъ влечить жалкое свое
существованіе потопику успѣшно, поколику на его содержаніе въ
видѣ льготъ привилегій и субсидій, прямыхъ и косвенныхъ,—
будетъ отпускатся достаточно денегъ изъ государственнаго каз-
начейства. Между тѣмъ нельзя не понимать того, что пока Рос-
сія не будетъ имѣть своего могущественнаго торговаго флота, со-
отвѣтствующаго величію и нуждамъ русскаго государства,—она
будетъ, такъ сказать, заперта на своей громадной территоріи, бло-
кируема на побережьяхъ всѣхъ своихъ морей,—не военными, а
торговыми судами всѣхъ націй, отнимающими у нея всѣ выгоды
морской торговли, даже собственными произведеніями. Пока та-
кая блокада будетъ продолжаться, — Россія не можетъ имѣть ни
безопасности въ военное время, ни правильнаго развитія своихъ
производительныхъ силъ въ мирное время.

Эту простую, очевидную истину у насъ давно и ясно понима-
ють всѣ, кромѣ доктринеровъ, и правительство послѣ Крымской
войны усиленно принялось за созиданіе торговаго флота, даже
съ большою ревностью, чѣмъ за постройку сѣти желѣзныхъ до-
рогъ, неимѣніе коихъ было причиною безплодности геройскихъ
усилій славныхъ защитниковъ Севастополя! Если посчитать всѣ
жертвы, принесенныя Россіей для созиданія военнаго и коммер-
ческаго флотовъ, служащихъ дополненіемъ другъ другу; сосчи-
тать всѣ расходы на обезпеченіе ихъ плаванія, въ видѣ постройки
портовъ и специально на поощреніе торговаго мореходства,—то
получимъ въ итогъ сумму не только близкую къ миллиарду но
и превосходящую эту грандіозную массу денегъ. Но сѣть желѣз-
ныхъ дорогъ представляетъ давно существующій фактъ, могуще-
ственное средство къ увеличенію благосостоянія и удовлетворенія
народныхъ нуждъ и потребностей; а торговое мореходство все еще
не вышло изъ первоначальнаго періода, въ которомъ находилось
въ 1856 году, при учрежденіи Русскаго общества пароходства и
торговли на Черномъ морѣ. Мы все еще *продолжаемъ тягаться*
опыты и изыскивать средства для развитія торговаго мореход-
ства, но покровительствуемъ развитію иностраннаго мореходства.
(Отчего же это такъ?)

Каждое явленіе въ экономической жизни государства, особенно такого громаднаго какъ Россія, происходитъ отъ совокупнаго дѣйствія многочисленныхъ и разнообразныхъ причинъ—а потому дать точный и вѣрный отвѣтъ на поставленный вопросъ—едва ли кто можетъ. Впрочемъ, самое сравненіе съ успѣшною постройкою сѣти желѣзныхъ дорогъ даетъ намъ основное указаніе на главную причину слабыхъ результатовъ покровительства мореходству.—Какъ ни были велики наши ошибки, при начертаніи линій желѣзнодорожной сѣти и какъ ни были баснословны злоупотребленія концессионеровъ при ея постройкѣ,—тѣмъ не менѣе всякая построенная линія представлялась фактомъ, доступнымъ для пониманія и критики каждаго. Не удовлетворяла построенная линія торгово-экономическимъ интересамъ и нуждамъ прорѣзанной ею мѣстности.—все населеніе этого района видѣло ошибку, жаловалось на нее и старалось возстановить нарушенные интересы страны, постройкою другой линіи или соединеніемъ построенной съ другими. что болѣе или менѣе исправляло ошибку первоначальной линіи. Такимъ образомъ наша сѣть постоянно и постепенно исправлялась и исправляется, извлекая при этомъ пользу изъ прежде сдѣланныхъ затратъ. Затраты же дѣлаемыя на содѣйствіе прогрессу мореходства не оставляютъ такихъ непосредственныхъ, всѣмъ видимыхъ слѣдовъ, какъ сооруженіе желѣзнодорожной линіи. Результаты этихъ затратъ обнаруживаются не ранѣе многихъ лѣтъ ихъ практическаго примѣненія, да и не всякій можетъ ихъ оцѣнить правильно. При томъ наиболѣе интеллигентная и многочисленная часть кореннаго русскаго населенія слишкомъ удалена отъ береговъ русскихъ морей,—лежащихъ на окраинахъ Россіи и не связана съ ними непосредственными интересами, а потому весьма мало знакома съ тѣмъ, что дѣлается на этихъ моряхъ и что нужно сдѣлать, для извлеченія наибольшей изъ нихъ пользы, для величія и славы нашего отечества. Специальнаго, отдѣльнаго органа, ограждающаго интересы торговаго флота у насъ нѣтъ. Хотя у насъ и имѣется морское министерство, но оно сосредоточиваетъ всѣ свои заботы на военномъ флотѣ и совершенно игнорируетъ основу фундамента морскаго могущества—*торговое мореходство*, доставляющее опытныхъ моряковъ для комплектованія экипажей и транспортна суда, для содѣйствія военному флоту, при его операціяхъ въ военное время. Нашъ военный флотъ имѣетъ славное прошлое и блестящее настоящее, а потому руководство внешнихъ представителей и учреждений морскаго дѣла могло бы имѣть самое плодотворнаго вліяніе на развитіе нашего коммерче-

скаго мореходства и главнымъ образомъ на *прогрессъ судостроенія*, которое, въ морскомъ вѣдомствѣ, стоитъ на высотѣ современной европейской техники,—и слишкомъ отстало отъ послѣдней въ торговомъ флотѣ. Связь коммерческаго мореходства съ военнымъ въ силу вещей однако столь тѣсна, что уклониться абсолютно отъ руководства дѣломъ торговаго мореходства, —морское вѣдомство не можетъ. Управленіе приморскими портами, напримѣръ, не безразлично для морскаго военнаго вѣдомства и во главѣ портоваго управленія неизбежно должны быть поставлены опытные морскіе офицеры, а не таможенные или другіе какіе чиновники. Самое устройство и улучшеніе портовъ не можетъ происходить иначе, какъ по указаніямъ морскаго вѣдомства, ибо оно непосредственно заинтересовано въ томъ, чтобы суда, плавающія подъ военнымъ флагомъ, имѣли возможность пользоваться всѣми нашими коммерческими портами съ такимъ же удобствомъ, какъ и суда коммерческаго флота. Тѣмъ не менѣе не только у насъ, но и во всѣхъ другихъ европейскихъ государствахъ,—изъ опасенія чтобы военные моряки не пренебрегали интересами торговаго флота, — послѣдній подчиняется или министерству финансовъ, какъ у насъ, или министерству земледѣлія и торговли. Нельзя, однако, утверждать чтобы это ставило интересы коммерческаго флота въ болѣе обезпеченное положеніе, чѣмъ при подчиненіи морскому вѣдомству. Интересы торговаго мореходства, какому бы министерству ихъ не подчиняли, вездѣ занимаютъ второстепенное положеніе. Въ Россіи это усложняется еще тѣмъ, что у насъ, даже трудно указать, какое имѣнно вѣдомство обязано специально заботиться о торговомъ мореходствѣ. Различныя функціи этого важнаго дѣла разбросаны въ разныхъ министерствахъ. Въ министерствѣ финансовъ торговое мореходство вѣдается—департаментами таможеннымъ и мануфактуръ и торговли; въ морскомъ министерствѣ — въ гидрографическомъ департаментѣ; въ министерствѣ путей сообщенія—въ департаментѣ водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній. Дѣла по мореходству производятся у консуловъ, подчиненныхъ департаменту внутреннихъ сношеній министерства иностранныхъ дѣлъ; морское рыболовство и звѣриные промыслы, смотря по мѣстностямъ, вѣдаются или общей губернской администраціей или департаментомъ земледѣлія министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ и даже департаментомъ полиціи министерства внутреннихъ дѣлъ ¹⁾. Трудно при этомъ вы-

¹⁾ Русскій торговый флотъ и срочное пароходство на Черномъ и Азовскомъ моряхъ К. Скальковскаго.—Сиб. 1887, стр. 293, 294, 305 и 117.

рабатывать общія мѣры для развитія нашего мореходства, а выработавъ эти мѣры, еще труднѣе чтобы онѣ одинаково озабочивали и точно примѣнялись всѣми вѣдомствами, въ рукахъ коихъ находятся только отрывочные отдѣлы одного цѣлаго—*русскаго торговаго мореходства!*

По отношенію къ законодательству, ограждающему интересы судохозяевъ, грузоотправителей и моряковъ, дѣло стоитъ еще неопредѣленно. Прежніе регламенты, въ основу коихъ положены гениальныя труды и мысли Петра Великаго, слишкомъ устарѣли и отстали, какъ отъ современнаго торгово-экономическаго положенія Россіи, такъ и отъ современной техники морскаго дѣла. Новыя положенія давно уже разрабатываются энергическими трудами многочисленныхъ комиссій, до сихъ поръ однако еще не довершившихъ свой подвигъ. Въ книгѣ К. А. Скальковскаго, на которую я сослался выше, изложенъ подробно весь ходъ по выработкѣ морскаго законодательства и консульскаго устава, начиная съ 1872 года. Можно однако надѣяться что въ настоящее благополучное царствованіе, когда развитіе мореходства обратило на себя особенное вниманіе Державнаго Хозяина Русской земли,—нашъ торговый флотъ получить наконецъ соответствующее его нуждамъ законодательство, какъ получить уже новыя консульскія учрежденія и новое портовое управленіе

Во всякомъ случаѣ, приведенныя, упомянутыя выше условія современнаго существованія нашего торговаго флота ясно показываютъ что однихъ льготъ, пособій и субсидій русскому торговому мореходству будетъ не достаточно для его быстрого и прочнаго развитія, которое тормозится косвенно нераціональною постановкою всей нашей виѣшней торговли; не нормальною организаціею внутренней торговли, приложенной лишь къ усиленному сбыту нашего сырья за границу; тарификаціею грузовъ, во имя удешевленія ихъ доставки за границу, и замѣчательною путаницей въ дѣлѣ надзора, руководства и содѣйствія нашему торговому мореходству.—Все это создаетъ крайне благопріятную почву для господства у насъ иностраннаго мореходства, задерживая развитіе отечественнаго торговаго флота.

Какъ же выйти изъ этого запутаннаго положенія? Выходъ одинъ: вмѣсто примѣненія академическихъ панaceaй, излечившихъ мореходство въ Англіи, Бельгіи и пр.—намъ необходимо самое тщательное изученіе нуждъ русскаго мореходства и причинъ препятствующихъ его развитію на русскихъ моряхъ и океанахъ. За-

тѣмъ найти средства удовлетворить эти нужды и устранить препятствія, — будетъ уже менѣе трудно.

Приступая съ этою цѣлю къ фактическому изслѣдованію вопроса о мѣрахъ къ развитію русскаго торговаго флота, въ связи съ отечественнымъ судостроеніемъ, намъ предстоитъ необходимость выяснитъ прежде всего, на основаніи точныхъ официальныхъ данныхъ, — современное положеніе русской морской торговли и непосредственное участіе въ ней отечественнаго мореходства. — Ежегодно издаваемые министерствомъ финансовъ *Обзоры внешней торговли Россіи по европейской и азіатской границамъ* даютъ громадный, полуобработанный, фактический матеріалъ для точнаго ариѳметическаго рѣшенія этого вопроса. Но такъ какъ весь таможенный надзоръ имѣетъ главнымъ образомъ фискальныя цѣли, то и таможенная статистика интересуется больше всего вѣншею торговлею, при которой происходитъ взиманіе пошлинъ. Безпошлинная же, внутренняя торговля на каботажныхъ судахъ не регистрируется и не группируется по статьямъ и предметамъ привоза и вывоза, подобно вѣншей торговлѣ. Вслѣдствіе этого въ таможенныхъ отчетахъ показывается приходъ и отходъ и вмѣстимость каботажныхъ судовъ, но сколько какихъ товаровъ, на какую сумму, привозится въ каждый приморскій пунктъ, т.-е. какіе именно предметы отечественнаго производства могли бы имѣть сбытъ въ нашихъ портахъ и прилегающихъ къ нимъ районахъ, — этого въ таможенныхъ отчетахъ нѣтъ, а между тѣмъ знать это было бы особенно важно въ интересахъ развитія нашего каботажна, внутренняго производства и торговли.

Такимъ образомъ первый отдѣлъ моего труда состоитъ изъ изслѣдованія *современнаго положенія нашего мореходства и морской торговли въ открытыхъ для таможеннаго надзора приморскихъ пунктахъ*. Говорить спеціально о мореходствѣ, не касаясь торговли, нѣтъ возможности, такъ какъ мореходство есть слѣдствіе торговли, — но увлекаться подробнымъ изслѣдованіемъ торговаго движенія нѣтъ надобности, а достаточно только общей характеристики послѣдняго, для уясненія цифровыхъ данныхъ о движеніи судовъ.

Россія владѣетъ берегами на двухъ океанахъ и на шести моряхъ, — находящихся въ совершенно различныхъ климатическихъ, географическихъ, политическихъ, экономическихъ и торговыхъ условіяхъ. Въ силу сего положеніе на этихъ моряхъ мореходства и торговли и отношеніе ихъ къ внутренней промышленности, внутренней торговлѣ, а также къ общему государственному

вопросу—о *развитіи внутренней силы и морского могущества Россіи*,—совершенно различны. Вслѣдствіе этого, прежде вывода общихъ заключеній, является необходимость разсмотрѣть отдѣльно мореходство на каждомъ изъ болѣе важныхъ для Россіи морей. Соответственно этому первый отдѣлъ какъ и все послѣдующіе, долженъ раздѣлиться на столько главъ, сколько у насъ отдѣльныхъ морскихъ границъ и морей. Нельзя не выразить сожалѣнія что по недостаточности статистическихъ данныхъ въ „Обзоръ внешней торговли“ о торговомъ и морскомъ движеніи въ портахъ Тихаго океана,—нельзя изложить съ достаточною подробностью современное положеніе русской торговли и мореходства на самой важной окраинѣ. Сношенія съ нею пока ограничиваются рейсами судовъ Добровольнаго флота, а слѣдовательно характеризуются почти безраздѣльнымъ господствомъ иностраннаго мореходства. — Гамбургскія и Американскія фирмы въ силу современнаго положенія вещей захватили въ свои руки монопольную торговлю не только съ Приморскою областью, но даже эксплуатируютъ весь берега Охотскаго моря, Сѣвернаго и Ледовитаго океановъ, гдѣ нѣтъ русской администраціи, но нѣтъ и туземное населеніе. Это неизбежно будетъ продолжаться до заселенія края и окончанія сооруженія великой сибирской тихоокеанской дороги, которая откроетъ всю Сибирь и приморскую область для сбыта русскихъ произведеній, нынѣ вытѣсняемыхъ нѣмецкими и американскими. Очень это прискорбно для патріотическаго чувства и должно бы служить стимуломъ къ самому тщательному изслѣдованію тѣхъ мѣстныхъ условій, которыя могутъ послужить опорой для упраздненія иностранной монополіи, безъ нарушенія интересовъ водворившейся въ край русской колонизаціи. Но приходится ждать пока колонизація на столько окрѣпнетъ, что выставитъ дѣятелей, способныхъ къ борьбѣ съ иностранною конкуренціею и къ побѣдѣ надъ нею, опираясь на русскую промышленность и русскіе капиталы,—что можетъ произойти лишь послѣ окончанія постройки Сибирской желѣзной дороги!

Такъ какъ на основаніи точныхъ официальныхъ данныхъ, собранныхъ въ первомъ отдѣлѣ, выясняется современное, давно всѣмъ извѣстное, угнетенное положеніе русскаго торговаго мореходства на берегахъ русскихъ морей,—то сама собою представляется необходимость выяснить въ слѣдующемъ отдѣлѣ причины такого печальнаго положенія вещей. Причины эти весьма разнообразны и сложны, да притомъ, еще запутаны, вслѣдствіе неправильнаго примѣненія политико-экономическихъ доктринъ, которыми увле-

кались наши передовые люди, послѣ Крымской войны, до забвенія всѣхъ народныхъ и государственныхъ интересовъ, принесенныхъ въ жертву общему благу всего человѣчества, *подразумывая, однако, подъ симъ грандіознымъ понятіемъ только европейскіе рынки и иностранныхъ потребителей.*— Впрочемъ русскій народъ нашими космополитами не исключался совсѣмъ изъ состава чело-вѣчества, но какъ не совершеннолѣтній, не достигшій уровня современной западно-европейской культуры и бытовыхъ ея порядковъ,—онъ ставился на степень подчиненной, рабочей силы, наравивъ съ обитателями Африки и Австраліи. Распоряжаясь безчеловѣчно всѣми результатами русскаго народнаго труда, предоставляя все населеніе Россіи безпардонной эксплуатаціи иностранныхъ капиталовъ и предпріимчивости, наши доктринеры не забывали постоянно говорить объ интересахъ Русскаго государства и о благосостояніи русскаго народа, какъ будто бы не понимая того, что достигнуть этого нельзя предоставляя весь народный трудъ на служеніе чуждымъ и враждебнымъ намъ интересамъ западно-европейскихъ биржъ и рынковъ, для наполненія коихъ дешевыми товарами призывалась трудиться вся Россія, наравивъ съ дикими народами Азіи, Африки и Америки, безпощадно раззоряемыми и истребляемыми просвѣщенными народами Западной Европы во имя европейской цивилизаціи. Голодь 1891 года открылъ всѣмъ глаза: *это грандіозное бѣдствіе, посланное Богомъ для нашего вразумленія, достаточно выяснило необходимость національной торгово-экономической политики, основаніемъ коей должно быть тщательное изученіе и удовлетвореніе народныхъ нуждъ и потребностей.* Примемъ же за это полезное дѣло и по отношенію къ торговому мореходству

Причины, задерживающія развитію отечественнаго мореходства во всякомъ случаѣ можно раздѣлить: на *общія*, угнетающія наше мореходство одинаково на всѣхъ моряхъ, и *спеціальныя*, мѣстныя, свойственныя лишь каждому морю, каждому берегу въ отдѣльности. Къ первымъ принадлежить:

1. *Пассивное, нераціональное положеніе нашей внешней торговли*, сосредоточенной въ рукахъ иностранныхъ экспортныхъ фирмъ.

2. *Неправильная постановка нашего внутренняго производства и торговли*, при чемъ центръ тяжести всѣхъ мѣропріятій, вмѣсто заботы о благосостояніи русскаго народа, перенесенъ на заботу объ удешевленіи жизни иностранныхъ потребителей русскихъ произведеній.

3. *Многосложность, запутанность надзора и руководительства*

по развитію нашего торговаго флота и отсутствіе яснаго, всеѣмъ доступнаго законодательства отвѣчающаго нуждамъ торговаго мореходства.

4. *Небрежность къ интересамъ отечественнаго мореходства*, выражаемая въ неудовлетворительности морскихъ картъ и неблагоустройствъ береговъ.

Каждая изъ упомянутыхъ причинъ тормозитъ развитіе мореходства одинаково на всеѣхъ моряхъ и подробный разборъ ихъ поэтому необходимъ и долженъ составить предметъ для отдѣльной главы *второго отдѣла настоящаго труда*.

Частныя причины, тормозящія развитіе мореходства, спеціально на томъ, или другомъ морѣ, — должны составить *третій отдѣлъ настоящаго изслѣдованія*. — При чемъ, прежде всего, необходимо выяснить какое значеніе имѣетъ каждое изъ морей въ государственной и торгово-экономической жизни Россіи, чтобы въ этомъ изученіи получить указанія на назначеніе cadaго моря въ будущемъ и, сообразно тому, опредѣлить чего не достаетъ на его берегахъ и *гдѣ и что должно быть сдѣлано* чтобы Россія могла пользоваться раціонально своими морями, для развитія внутренней силы и внѣшняго могущества.

Выяснивъ такимъ образомъ въ предыдущихъ отдѣлахъ, что необходимо для прогресса русскаго мореходства въ связи съ судостроеніемъ, при современномъ положеніи нашей торгово-экономической жизни, — въ *четвертомъ и послѣднемъ отдѣлѣ*, придется изложить тѣ практическія мѣры, примѣненіе коихъ требуется характеромъ, условіями, значеніемъ и назначеніемъ cadaго моря, — дабы на немъ могло быстро развиваться мореходство и морскіе ресурсы русскаго государства, соотвѣтственно его историческимъ задачамъ и потребностямъ торгово-экономической жизни.

Каждому понятно, что, — при существующей разбросанности и недостаточности наличныхъ свѣдѣній о современномъ положеніи, нуждахъ и затрудненіяхъ нашего торговаго мореходства, — поставленная мною задача представить полную картину современнаго русскаго мореходства, — крайне смѣла, и во многихъ подробностяхъ можетъ представлять поводы къ возраженію и поправкамъ. Но ни одно изъ самыхъ совершенныхъ произведеній человѣческаго ума не избавлено отъ несовершенствъ и нареканій! Не ошибается лишь тотъ, кто ничего не дѣлаетъ — а потому и моя работа, надъ которою пришлось много потрудиться, не можетъ обойтись безъ слабыхъ сторонъ и непозноты. Но, во всякомъ случаѣ, *основная задача* предлагаемаго труда, въ которомъ *вмѣсто отрывочныхъ административ-*

ныхъ мѣръ и частныхъ пособій для содѣйствія той или другой слабой сторонѣ нашего слабаго мореходства,—какъ это вообще у насъ практикуется до сихъ поръ,—сдѣлана попытка представить вопросъ о мореходствѣ въ его цѣльномъ объемѣ и значеніи,—вѣроятно будетъ встрѣчена благосклонно.—Только намѣченнымъ путемъ можно фактически выяснитъ что такая, грандіозно-могущественная Держава, какъ Россія,—въ которой отдѣльныя провинціи равняются большимъ самостоятельнымъ государствамъ Западной Европы, совершенно различнымъ по своему климату, почвѣ и этнографическому составу.—не можетъ, подобно Египту, основать внутреннюю силу и вышнее свое могущество на содѣйствіи иностранныхъ капиталовъ, на услугахъ иностраннаго мореходства, иностранныхъ торговцевъ, биржъ, биржевыхъ дѣльцовъ и пр.; но должна опираться лишь на гармоническое и самостоятельное развитіе своихъ собственныхъ матеріальныхъ и нравственныхъ ресурсовъ, доставляемыхъ колоссальною территоріею,—равною $\frac{1}{6}$ части земной поверхности,—и производительнымъ трудомъ ея разноплеменнаго населенія свыше 120 милліоновъ душъ. А потому въ силу этого требованія основною задачею нашей торгово-экономической политики должно быть не снабженіе европейскихъ рынковъ русскими произведеніями, искусственно удешевленными, себѣ въ убытокъ,—а удовлетвореніе нуждъ и потребностей собственнаго населенія дешевымъ снабженіемъ внутренняго рынка всеми предметами народнаго продовольствія и сырья для обработки на нашихъ фабрикахъ.—Это можетъ быть достигнуто только облегченіемъ естественнаго объема произведеній между нашими сѣверными и южными, восточными и западными провинціями,—произведеній совершенно различныхъ, вслѣдствіе разныхъ условій климата и почвы, но одинаково необходимыхъ для народнаго потребленія и процвѣтанія нашей обрабатывающей промышленности. Сообразно этому не привозъ балласти иностранными кораблями въ русскіе порты, а вывозъ изъ русскихъ портовъ избытка нашего земледѣльческаго и заводско-мануфактурнаго производства для выгодной продажи на иностранныхъ рынкахъ или для объема на тѣ произведенія, которыя не культивируются у насъ дома,—долженъ быть поставленъ главною цѣлью нашихъ заботъ по развитію торговаго мореходства и тѣсно связаннаго съ нимъ судостроенія. Говоря научными терминами: основною задачею нашею должно быть стремленіе нашу неподвижно-пассивную внѣшнюю торговлю,—производимую иностранцами,—преобразовать въ активную русскую, національную торговлю, избавляясь тѣмъ отъ раззорительныхъ услугъ иностранцевъ и предоставляя Россіи полную

торгово-экономическую самостоятельность, которая одна может дать нашему отечеству ту степень могущества и богатства, какія довлѣють ему въ силу грандіозно-колоссальныхъ территоріальныхъ владѣній Россіи!

Въ такомъ стремленіи нѣтъ ничего сдерживающаго ростъ нашей виѣшней торговли, которая конечно пойдетъ быстрее, если вмѣсто нѣсколькихъ десятковъ крупныхъ иностранныхъ экспортныхъ фирмъ, нынѣ захватывающихъ въ свои руки монополію русской виѣшней торговли, — положеніе этой торговли настолько измѣнится, что все русскіе капиталы и интеллигентныя силы будутъ трудиться надъ ея развитіемъ. Такое стремленіе избавиться отъ иностранной зависимости и услугъ иностранцевъ совершенно естественно. — *Русское государство достигло своего грандіознаго могущества безъ помощи иностранныхъ капиталовъ и не только безъ помощи, но при сильномъ враждебномъ противодѣйствіи всей Европы, — исключительно трудами русскаго народа и беззавѣтною его преданностью Престолу и Отечеству*, а потому приложеніе иностранныхъ капиталовъ и предпріимчивости, совсѣмъ не нужно для дальнѣйшаго историческаго прогресса Россіи, на славу и утѣшеніе ея Державному Хозяину

„*Богато одаренной Богомъ русской землѣ и богато одаренному народу русскому, — непримѣнно быть данниками иностранцевъ,*“ — сказалъ Министру Финансовъ С. Т. Морозовъ, представитель русскаго купечества на нижегородской ярмаркѣ текущаго года. Съ полнымъ сознаніемъ правдивости этой мысли повторить ее каждый изъ русскихъ патріотовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ пожелаетъ чтобы правдивая мысль не осталась громкою фразою краснорѣчиваго оратора, а обраталась въ плоть и кровь практическимъ ея осуществленіемъ, успіями лучшихъ интеллигентныхъ силъ и трудомъ русскаго народа, вознагражденнымъ съ лихвою подъемомъ общаго уровня народнаго благосостоянія!

Н. Шавровъ.

Тифлисъ.
20 Декабря 1893 года.



О мѣрахъ для развитія русскаго торговаго флота, въ связи съ развитіемъ отечественнаго судостроенія, при современномъ экономическомъ состояніи Россіи.

КНИГА ПЕРВАЯ.

ГЛАВА I.

О современномъ положеніи русскаго торговаго мореходства на Бѣломъ морѣ.

Сѣверную морскую границу Европейской Россіи,—между Норвегіей и рѣкою Карою,—составляетъ Сѣверный ледовитый океанъ, съ заливомъ своимъ Бѣлымъ моремъ. Береговая эта линія, измѣренная по всемъ ея изгибамъ, равняется приблизительно 8515 верстѣ, а вытянутая въ прямую линію превосходитъ разстояніе отъ Петербурга до Благовѣщенска на Амурѣ, и болѣе длины всѣхъ изгибовъ береговой линіи острова, на которомъ развила свое морское могущество Англія, господствующая нынѣ на всѣхъ моряхъ и океанахъ. Стало быть на сѣверной морской границѣ Европейской Россіи есть гдѣ разгуляться энергіи и предпримчивости русскаго народа,—есть довольно естественныхъ богатствъ и мѣста, чтобы поработать для увеличенія могущества русскаго государства и благосостоянія русскаго народа. Да и время для исполненія такой великой патріотической службы у насъ было достаточно. Уже въ XI столѣтіи Лопари, обитающіе на Мурманскомъ берегу, платили дань Великому Новгороду. Власть эта признавалась сосѣдями, ибо Шведы высылали своихъ уполномоченныхъ въ 1326, 1529, 1595 и 1601 годахъ ¹⁾ для разбора по-

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ. Максимова. Спб. 1859 г. стр. 398.

границныхъ споровъ,— хотя, не смотря на это, не стѣнялись сами нападать и истреблять русскія поселенія, какъ на примѣръ овладѣли они въ 1591 году Сумскимъ острогомъ и сожгли Печенгскій монастырь. Въ видъ репрессалій за это московскія войска, подъ предводительствомъ князей Волконскихъ, опустошили сѣверную Финляндію ¹⁾. Такимъ образомъ вопросъ о границахъ былъ предметомъ постоянныхъ пограничныхъ споровъ и переговоровъ со Швеціей, не только при Борисѣ Годуновѣ или Екатеринѣ II, но даже послѣ окончательнаго покоренія Финляндіи въ 1809 году, и окончился только въ 1826 году, съ проведеніемъ на мѣстѣ нынѣ существующей границы съ Швеціей и Норвегіей, границы, доставившей вѣчное нареканіе русскому подполковнику Голямину и славу шведскому полковнику Стерку успѣвшему придумать величайшій тормазъ для развитія русскаго мореходства на Сѣверномъ океанѣ отмежеваніемъ для Швеціи 400 верстъ морскаго берега съ незамерзающими круглый годъ гаванями Варангерскаго залива, на берегахъ коего были не только русскія поселенія и становища, но и до сихъ поръ сохранилась православная церковь во имя св. Бориса и Глѣба ²⁾.

До уступки Варангерскаго залива энергическіе потомки Новгородцевъ предпринимали отдаленныя плаванія на островъ Грумантъ, нынѣшній Шпицбергенъ, открытый нашими смѣлыми моряками ³⁾ цѣлымъ столѣтіемъ ранѣе 1553 года, когда Шпицбергенъ считается открытымъ англійскимъ мореплавателемъ Гуго Виллоби (Willoughby). Одинъ изъ нашихъ піонеровъ Сѣвера, Ермилъ Старостинъ, провелъ на Грумантѣ 39 зимъ и окончательно поселился тамъ, со всѣмъ своимъ родомъ. Потомки его продолжали свое плаваніе между Грумантомъ и Мурманомъ до тѣхъ поръ, пока было возможно мореходство здѣсь въ теченіи круглаго года т. е. до 1826 года, — и хотя дѣятельность Ермила Старостина и его потомковъ совершенно неизвѣстна въ Россіи, но знаменитый изслѣдователь Сѣвернаго океана профессоръ Норденшильдъ, во время своей ученой экспедиціи на Шпицбергенъ, въ 1872 году, отыскалъ могилу и воздалъ долгъ уваженія русскому мореходу предками коего открытъ былъ русскій Грумантъ ⁴⁾.

Бѣлое море, составляющее заливъ Сѣвернаго океана, глубоко

1) Годъ на Сѣврѣ. С. Максимова, Спб. 1859 г. стр. 398—400.

2) Тамъ же.

3) Исторія открытія морскаго пути отъ Европы въ Сибирскія рѣки. Составилъ О. Студитскій Спб. 1883 г. часть II, стр. 184.

4) Тамъ же стр. 184.

вдается въ материкъ и окружено землями издревле безспорно принадлежащими Россіи. Для Европы оно сдѣлалось извѣстнымъ съ 1553 года, когда одинъ изъ трехъ кораблей, составлявшихъ экспедицію Гуго Виллоби, подъ командою Ричарда Ченслера, отдѣлившись отъ эскадры во время бури, занесенъ былъ въ устья р. Сѣверной Двины, гдѣ у насъ въ то время уже построенъ былъ монастырь св. Михаила Архангела. Съ тѣхъ поръ и до настоящаго времени т.-е. 3¹/₂ вѣка происходятъ торговыя сношенія между Англіей и Россіей,—но въ силу слишкомъ большаго различія въ торгово-экономическомъ уровнѣ русскаго Поморья и Великобританіи—торговля эта не обогащаетъ, а разоряетъ нашъ Сѣверъ, ибо служить лишь къ истребленію естественныхъ его богатствъ, эксплуатируемыхъ англійскою предпримчивостію и капиталами со свойственною англичанамъ безсердечностію. Извлекая крупныя выгоды изъ такой эксплуатаціи, англичане съ самаго начала своего водворенія стремятся сохранить за собой монополію въ торговлѣ съ Россіей на Сѣверномъ океанѣ, задерживая всѣми мѣрами экономическое развитіе этой окраины и противодействуя не только всякой самостоятельной активной торговлѣ русскихъ людей, но и парализуя и истребляя всѣ средства къ развитію нашего торговаго мореходства. Особенно усилилось вліяніе англичанъ и водвореніе другихъ иностранцевъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и окончательное разореніе нашей сѣверной окраины послѣ царствованія Екатерины II, когда мы увлеклись заботами объ интересахъ Европы и нашихъ союзниковъ, до забвенія собственныхъ своихъ національныхъ интересовъ,—когда рядъ кровопролитныхъ и разорительныхъ, хотя и блестящихъ войнъ отвлекалъ всѣ ресурсы нашего государства на задачи внѣшней европейской политики, оставляя безъ вниманія и удовлетворенія самыя насущныя потребности нашего національнаго торгово-экономическаго прогресса. Теперь, благодаря Всевышняго, наступило иное время и посылка военного крейсера для защиты русскихъ интересовъ на Сѣверѣ, въ мечтахъ каждаго патріота составляетъ начало возстановленія утеряннаго русскаго господства на берегахъ Ледовитаго океана.

Восточная часть побережья отъ Канина Носа до р. Кары т.-е. до границы Европейской Россіи съ Сибирью,—въ настоящее время изрѣдка посѣщается торговыми судами, вывозящими отъ устьевъ р. Печоры лѣсной товаръ высокаго качества, въ особенности лиственницу, замѣняющую тисъ въ кораблестроеніи. Въ древнія времена Великая Пермія или Біармія т.-е. страна по берегамъ рѣкъ

Сѣверной Двины, Печоры и Камы была населена и отличалась своимъ богатствомъ. Въ одиннадцатомъ вѣкѣ у насъ въ устьяхъ Сѣверной Двины стоялъ уже богатый торговый городъ, куда лѣтомъ съѣзжались скандинавскіе купцы, чтобы вести торгъ съ народами населявшими царства: Югорское, Кондійское и Обдорское ¹⁾. Богатство ихъ и привлекло сюда новгородскихъ ушкуйниковъ, которые облагали данью кочевниковъ и постепенно водворялись въ сѣверныхъ странахъ, составляющихъ нынѣ губерніи Архангельскую, Вологодскую, Пермскую и Тобольскую.

Въ XII столѣтіи Великій Новгородъ владѣлъ уже Печорой и устьемъ Сѣверной Двины, гдѣ былъ построенъ монастырь св. Михаила Архангела. Торговля съ норвежцами происходила какъ въ Архангельскѣ такъ и по всему побережью и только Борисъ Годуновъ, въ видахъ охраненія богатой Сибири, запретилъ пускать иноземцевъ восточнѣ Бѣлаго моря, предоставляя плаваніе здѣсь исключительно русскимъ. Въ 1600 году онъ построилъ на р. Тазѣ городъ Мангазею, который долженъ былъ служить центральнымъ пунктомъ для торговыхъ сношеній сѣвера европейской Россіи съ Сибирью ²⁾

Въ царствованіе Михаила Ѳеодоровича, тобольскіе воеводы не вѣрно донесли царю будто бы иноземные купцы „приходятъ многими кораблями въ Мангазею и на Новую Землю и привозятъ туда разный товаръ, между тѣмъ, такъ какъ въ устьяхъ Енисея угоidia хорошия и живутъ, непонашенные (т.-е. неприведенные въ подданство) татары“, то воеводы выражали опасеніе какъ бы нѣмцы не утвердились тамъ вооруженною рукою, ибо у воеводъ въ тѣхъ мѣстахъ войска мало, а помощь послать изъ другихъ городовъ по отдаленности трудно. Вслѣдствіе этого было запрещено не только пускать иностранцевъ въ Мангазею, но и русскимъ торговать съ этимъ городомъ разрѣшено не иначе какъ черезъ Березовъ и Тобольскъ. Это запрещеніе было отмѣнено по ходатайству мангазейскихъ купцовъ, и въ 1618 и 1619 годахъ русскіе купцы ходили моремъ изъ Архангельска въ Мангазею, но тобольскіе воеводы увидѣли въ свободѣ морскаго пути уклоненіе отъ платежа таможенныхъ податей, и торговля съ Мангазеей опять направлена на Березовъ и Тобольскъ; а для большей вѣрности на морскомъ пути учреждена была стража на Матвѣевомъ островѣ

¹⁾ Исторія открытія морскаго пути отъ Европы съ Сибирью, О. Студитскаго. Спб. 1883 г. стр. 8.

²⁾ Тамъ же стр. 10.

и Югорскомъ Шарѣ, долженствовала вѣзти пошлины съ проходящихъ судовъ. Это производилось съ такими стѣсненіями, что въ XVII столѣтіи Поморы прекратили плаваніе на востокъ и даже на Новую Землю, ограничиваясь только ближайшими водами.

Вполнѣ естественно, что, пока Сѣверный океанъ представлялъ единственное море, принадлежащее Россіи; пока Великій ея Преобразователь не открылъ доступа къ Балтійскому морю, — онъ не мало трудился надъ созданіемъ торговаго мореходства Сѣвера и, въ два своихъ путешествія на берега Бѣлаго моря въ 1793 и 1794 годахъ онъ даровалъ много льготъ для развитія морской торговли въ Архангельскѣ и приказалъ Архангельскому воеводѣ Апраксину отправить за границу съ товаромъ первый русскій корабль ¹⁾. — Въ это время въ Архангельскѣ приходило до 150 кораблей, а таможенный доходъ достигалъ 150 тысячъ рублей, суммы весьма большой по тому времени. По заказу Петра I извѣстный архангельскій кораблестроитель Баженинъ построилъ первый корабль торговаго флота на верфи въ Соломбальской гавани и пользовался особымъ благоволеніемъ Петра I, такъ что успѣлъ выстроить до 40 кораблей, за что и получилъ въ награду мѣстную дачу въ 2470 десятинъ ²⁾. Въ 1703 году Петръ I дозволилъ Меньшикову и Шафирову учредить компанію для развитію рыбныхъ, звѣриныхъ и китовыхъ промысловъ на Мурманскомъ берегу, но затѣмъ въ 1721 году возстановилъ полную свободу этихъ промысловъ. При Елизаветѣ Петровнѣ эти промыслы опять попали въ монопольное пользованіе графа Шувалова до 1768 года, когда всѣ монополіи уничтожены Екатериною II-ю. Послѣ основанія Петербурга въ 1703 году наступили тяжелые дни для Архангельска, — торговлю коего Петръ Великій счелъ полезнымъ перемѣститъ поближе къ Европѣ, въ созданный имъ торговый городъ. На первый случай онъ приказалъ, чтобъ $\frac{2}{3}$ всѣхъ привозимыхъ товаровъ направлялась бы на Петербургъ, а только $\frac{1}{3}$ отдѣлялась для Архангельска. Указомъ въ 1722 году было совсѣмъ воспрещено отпускать русскіе товары за море черезъ Архангельскъ и разрѣшено привозить въ этотъ портъ только такое количество товаровъ, какое необходимо для мѣстнаго потребленія ³⁾. — Это конечно должно было подорвать въ корнѣ торговлю Архангельска,

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ. С. Максимова. Спб. 1859, стр. 531

²⁾ Извѣст. ИМП. Об. для содѣйст. рус. т. м. выпускъ XXI. Москва 1889 г. Докладъ Н. А. Шаврова, стр. 76.

³⁾ Годъ на Сѣверѣ. С. Максимова, Спб. 1859 г. книга I, стр. 531.

а вмѣстѣ съ тѣмъ и развитіе торговаго мореходства на сѣверномъ побережьи Россіи. Нельзя конечно не пожалѣть, — хотя это совершенно бесполезно, — что при созиданіи русскаго торговаго флота на Балтійскомъ морѣ, берега коего заселены инородческимъ и иностраннымъ населеніемъ, — пришлось пожертвовать естественно развившимся, въ теченіе восьми вѣковъ, кореннымъ національнымъ русскимъ мореходствомъ, которое было задавлено такъ энергически, что не могло потомъ поправиться до нашего времени, хотя съ теченіемъ времени исключительныя мѣры для ослабленія торговли на Сѣверномъ океанѣ были отмѣнены. Въ концѣ царствованія Екатерины II и Архангельскъ нѣсколько поправился и въ немъ считали до 40 русскихъ торговыхъ домовъ, производившихъ активную внѣшнюю торговлю, на своихъ собственныхъ корабляхъ; было также 5 купеческихъ корабельныхъ верфей; 600 купеческихъ капиталовъ и собственная биржа, посѣщаемая ежедневно русскими и иностранными купцами ¹⁾. На всемъ сѣверномъ поморьи строились прекрасныя суда и продавались за границу, доставляя заработокъ населенію и очень выгодный сбытъ русскому лѣсу за границу. Но черезъ 15 лѣтъ послѣ кончины Великой императрицы, все это развитіе морскихъ ресурсовъ прекратилось; торговля остановилась и теперь нѣтъ въ Архангельскѣ ни одного русскаго торговаго дома, который велъ бы активную внѣшнюю торговлю. Произошла эта перемѣна вълѣдствіе заключенія съ Англіей, въ 1811 году пресловутаго договора о взаимствѣ, недобросовѣстное примѣненіе коего къ русскимъ судамъ, приходившимъ въ Англію, было причиною постепеннаго вытѣсненія русскихъ кораблей изъ англійскихъ портовъ; постепенное устраненіе русскихъ судовъ отъ доставки русскихъ товаровъ въ Англію; постепенное закрытіе тамъ русскихъ торговыхъ конторъ и открытіе англійскихъ въ Россіи. Владѣя большими капиталами и пользуясь большимъ кредитомъ въ Англіи, представители англійскихъ торговыхъ фирмъ въ Архангельскѣ занимали самое выдающееся положеніе и, какъ просвѣщенные европейцы и знатоки морской торговли, постепенно сдѣлались ближайшими совѣтниками мѣстной администраціи, въ дѣлѣ управленія и развитія нашей сѣверной окраины. Такъ какъ Англія всегда весьма враждебно относилась и относится къ развитію мореходства вездѣ, а въ особенности въ Россіи, — то вполне естественно, что совѣты агличанъ менте всего могли помочь раз-

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ. С. Максимова. Спб. 1859, книга I, 531, а также Сѣверъ Россіи М. К. Сидорова. Спб. 1870 г., ч. I, стр. 181—183.

витію русской торговли и мореходства на Сѣверѣ, а могли только подкопать въ корнѣ развитіе русскихъ морскихъ ресурсовъ на берегахъ Сѣвернаго океана, какъ это и констатируется нынѣ всѣми безпристрастными людьми даже изъ иностранцевъ. Вполнѣ естественно поэтому, что въ силу господствующаго вліянія англичанъ, бесплодны были всѣ успія мѣстныхъ дѣятелей поднять мореходство и торговлю и промыслы на Сѣверѣ Россіи, и ходатайства ихъ передъ Правительствомъ, подробно перечисленные въ докладѣ почтеннаго защитника Сѣвера М. К. Сидорова, читанномъ въ засѣданіи Правленія С.-Петербургскаго отдѣленія Общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству 28 Января 1879 года¹⁾), не встрѣчая никакой поддержки со стороны мѣстной администраціи, не могли осуществиться и принести пользу.

Ограничимся пока этими историческими справками, къ которымъ мы должны будемъ возвратиться, изслѣдуя причины, воспрепятствовавшія и препятствующія нынѣ Россіи извлекать должную пользу изъ эксплуатаціи океана, составляющаго ея сѣверную границу. Впрочемъ и сдѣланныхъ выписокъ совершенно достаточно для констатированія того факта, не особенно лестнаго для нашего патріотическаго чувства, что черезъ семь лѣтъ наступаетъ XX столѣтіе, когда мы будемъ имѣть право праздновать тысячелѣтній юбилей распространенія русской власти надъ сѣверными народами и водворенія русскихъ колоній Великаго Новгорода на берегахъ Ледовитаго океана и Бѣлаго моря. — Что же можемъ мы прославлять на этомъ великомъ юбилеѣ, когда тысячелѣтнее господство наше не только прошло безслѣдно, какъ для культурнаго и торгово-экономическаго развитія этой окраины, такъ и для увеличенія морскаго могущества русскаго государства? Правда найдется не мало именъ русскихъ патріотовъ и дѣятелей, честно потрудившихся надъ осуществленіемъ великой государственной задачи, начатой новгородцами. Припомнимъ хотя-бы выдающуюся дѣятельность М. К. Сидорова, посвятившаго всю свою жизнь и состояніе въ два милліона рублей на развитіе сѣвера Россіи, но исторія, правдиво описывающая прошлое, констатируетъ, что трудились они при такихъ неблагопріятныхъ для русскаго дѣла условіяхъ, что отъ патріотической дѣятельности Старостинныхъ, Бажениныхъ, Сидоровыхъ, Поповыхъ, Латкиныхъ, Муравьевыхъ, Скуратовыхъ, Овцыныхъ, Малыгиныхъ, и пр. пр. почти

¹⁾ Труды ИМП. Об. Сод. Русск. торг. мор. съ 1 Января 1878 г. по 1 Марта 1879 г. Спб. 1879 г., стр. 485.

не осталось никакого слѣда. Тогда какъ подвиги Голямина, Гома, Кларка, маркиза де-Траверса, Литке, Крузенштерна и пр.—на столько задержали и подкопали развитіе сѣвера, что даже и въ наше время приходится видѣть на каждомъ шагѣ послѣдствія ихъ дѣятельности и придумывать средства для устраненія таковыхъ.

По счастью мы не имѣемъ болѣе никакой надобности скрывать наши прошлыя историческія ошибки, такъ какъ въ настоящее благополучное царствованіе, даже въ финансово-экономическихъ вопросахъ, національная политика ставится во главѣ всѣхъ начинаній и дѣяній Державнаго Хозяина Русской земли.—Да притомъ въ общественномъ сознаніи, кажется, миновало время увлеченія иностранными лжеученіями и примѣрами, для примѣненія ихъ къ нашей внутренней торгово-экономической жизни. Результаты нашего тридцатилѣтняго увлеченія настолько очевидны и плачевны, что даже и поклонникамъ западно-европейской жизни приходится задумываться надъ вопросами: отчего—это „*последнее слово европейской науки*“ водворенное въ Россіи, самыми передовыми либералами, такъ сильно затемнило здравое пониманіе интересовъ русскаго народа и подкопало все его благосостояніе? Вопросъ этотъ неизбежно наталкиваетъ каждаго русскаго патріота на необходимость точнаго изслѣдованія нашего государственнаго и народнаго хозяйства и каждому понятно, что только правдивое изложеніе, унаслѣдованнаго нами отъ прошлаго, положенія вещей, можетъ выяснитъ причины, задержавшія естественный ростъ благосостоянія русскаго народа. Только послѣ фактическаго изученія и вѣрнаго опредѣленія причинъ, задержавшихъ наше развитіе, можно предложить раціональныя мѣры для устраненія тѣхъ вредныхъ послѣдствій, которыя явились неизбежнымъ результатомъ ошибокъ, бездѣйствія и невѣжества тѣхъ, кто обязанъ былъ заботиться о торгово-экономическомъ прогрессѣ Сѣвера, въ интересахъ развитія силы и могущества Русскаго Государства!

Для сужденія о специальномъ нашемъ вопросѣ, именно о современномъ положеніи мореходства и морской торговли на Сѣверѣ мы имѣемъ чрезвычайно богатый оффиціальныи, цѣнный, фактический матеріалъ въ отчетахъ Таможеннаго вѣдомства, ежегодно издаваемыхъ подъ заглавіемъ: „*Обзоръ вѣншней торговли*“. Не менѣе трети этого грандіознаго сборника занято цифровыми данными о движеніи судовъ иностранныхъ и русскихъ, въ заграничномъ и каботажномъ плаваніяхъ, о перевезенныхъ ими товарахъ, о фрахтахъ и проч. Такимъ образомъ у насъ есть повидимому весь матеріалъ необходимый для того, чтобы составить себѣ точное пред-

ставленіе о положеніи и ходѣ у насъ мореходства и морской торговли. Но къ сожалѣнію наши „обзоры *внѣшней торговли*“ вполнѣ удовлетворяютъ своему заглавію, ибо даютъ вполнѣ разработанный матеріалъ только для сужденія о *ходѣ сухопутной и морской торговли съ иностранными государствами*, но не удовлетворяютъ любопытства тѣхъ, кто желалъ бы узнать насколько эта внѣшняя торговля убыточна или выгодна для нашего отечества и какое она имѣетъ вліяніе на развитіе отечественнаго мореходства, которое въ силу историческихъ причинъ и ошибокъ главнымъ образомъ заключается въ каботажномъ плаваніи. Въ „*обзорахъ внѣшней торговли*“ мы имѣемъ только математически вѣрное указаніе, что въ торговлѣ съ иностранными государствами нашъ національный флагъ принимаетъ самое слабое участіе и, стало быть, имѣетъ весьма малое значеніе во внѣшней торговлѣ. Какое же значеніе онъ имѣетъ для нашихъ внутреннихъ оборотовъ? На сколько нашъ каботажъ удовлетворяетъ современному запросу на морскія внутреннія перевозки? Что и куда онъ перевозитъ и что, поэтому, можно и должно сдѣлать для созданія условій, благопріятныхъ для его быстрого роста? На это мы не находимъ отвѣта въ таможенныхъ отчетахъ, да пожалуй и требовать не имѣемъ права, въ виду того, что они именуется „обзорами *внѣшней торговли*“. Для развитія послѣдней у насъ не щадятъ жертвъ, такъ какъ у насъ обращается вниманіе лишь на тотъ фактъ, что внѣшняя торговля всегда и вездѣ служила самымъ могущественнымъ орудіемъ для увеличенія силы государства и обогащенія народа. Тѣмъ не менѣе въ нашей практикѣ эта *внѣшняя торговля*, — какъ то можетъ быть доказано фактически и ариѳметически послѣ года 1891 года, — не обогатила, а разорила Россію. Это вытекаетъ, какъ неизбѣжный выводъ, при изслѣдованіи причинъ устраненія нашего торговаго флота отъ внѣшней торговли. Поэтому обратимся прямо къ тому, что даютъ намъ таможенные отчеты для опредѣленія современнаго положенія торговаго мореходства на Сѣверномъ океанѣ.

Въ нашихъ таможенныхъ отчетахъ о *Сѣверномъ океанѣ* совѣтъ не упоминается, а говорится только о заливѣ его — о *Бьеломъ морѣ*, гдѣ вся внѣшняя и внутренняя торговля исчерпывается регистрированіемъ торговли шести морскихъ пунктовъ: Мезени, Архангельска, Онеги, Сороки, Сумскаго посада и Кеми. Даже и каботажное плаваніе т. е. домашнее наше морское сообщеніе, въ существованіи коего во всѣхъ прибрежныхъ поселкахъ нельзя сомнѣваться, по таможеннымъ отчетамъ значится только въ этихъ

городахъ. Съ 1883 по 1888 года при счетѣ судовъ каботажнаго плаванія, значилась рубрика: „*прочіе пункты*“ т. е. каботажное движеніе на Мурманѣ и на части Сѣвернаго океана къ востоку отъ Канина Носа. Движеніе судовъ въ этихъ пунктахъ было довольно значительное и быстро прогрессирующее, ибо оно выражалось слѣдующимъ количествомъ судовъ.

| | П р и ш л о : | | О т о ш л о : | |
|---------|---------------|----------|---------------|----------|
| | судовъ: | ластовъ: | судовъ: | ластовъ: |
| въ 1883 | 99 | 2586 | 96 | 1919 |
| „ 1884 | 373 | 13466 | 424 | 13982 |
| „ 1885 | 372 | 15265 | 373 | 15500 |
| „ 1886 | 373 | 14292 | 362 | 13125 |
| „ 1887 | 378 | 16172 | 355 | 15000 |
| „ 1888 | 397 | 18707 | 377 | 18057 |

Цифры эти показываютъ, что каботажное движеніе на Сѣверномъ океанѣ, помимо шести бѣломорскихъ портовъ, находится въ весьма благопріятныхъ условіяхъ, ибо оно по числу пришедшихъ судовъ за шесть лѣтъ учетверилось; а по ихъ вмѣстимости увеличилось въ 7 разъ. Такое развитіе движенія можно назвать блистательнымъ, но что съ нимъ стало, послѣ 1888 года,— въ таможенныхъ отчетахъ не видно. Исключеніе же въ 1889 изъ общаго итога каботажнаго плаванія, судовъ отходящихъ въ „*прочіе пункты*“ разомъ понизило общее число приходящихъ морскихъ судовъ по Бѣлому морю. Въ 1888 году было 1809 судовъ вмѣстимостію 155.982 лада, а въ 1889 году только 1379 судовъ вмѣстимостію 141.088 ластовъ. Морское движеніе сократилось на 530 судовъ, хотя число судовъ, конечно, не уменьшилось, ибо суда содержавшія сообщеніе съ прочими пунктами, вѣроятно, ходили и ходятъ по прежнему, такъ какъ уничтожить въ этомъ потребность не такъ легко, какъ вычеркнуть изъ таможенной отчетности. Это предположеніе подтверждается введеніемъ въ таможенныхъ отчетахъ съ 1889 года таблицы VIII о перевозкѣ товаровъ каботажемъ по внѣшнимъ морямъ, по отдѣльнымъ таможеннымъ и по отдѣльнымъ товарамъ, изъ которой между прочимъ можно видѣть, что отъ Архангельска, напримѣръ, кромѣ 6 таможенныхъ пунктовъ, отправлялись товары въ другіе прибрежные пункты Терскаго и Мурманскаго берега, какъ напримѣръ: Ковда, Кандалакша, Кереть, Кушерѣвка, Князегубская, Гридино, Кузомень, Поной, Чаванга, Варгуза, Ненокса и другіе. Во всякомъ случаѣ съ 1884 года въ нашихъ официальныхъ свѣдѣніяхъ о мореходствѣ по Сѣверному океану имѣется необъяснимый пробѣлъ, доказывающій, какъ ма-

до придаютъ у насъ значенія развитію мореходства на лучшей части Терскаго и Мурманскаго берега, ибо изъ таможенныхъ отчетовъ выпущены официальные данныя, по которымъ можно бы было составить себѣ понятіе о томъ, гдѣ именно плаваютъ въ тѣхъ мѣстахъ русскіе суда и зачѣмъ они плаваютъ.

Утѣшеніемъ, весьма плохимъ конечно, можетъ служить то, что морскія сношенія Мурманскаго берега съ Петербургомъ и Одес-ою показываются безъ перерыва съ 1884 года. По таможеннымъ свѣдѣніямъ значится доставленнымъ въ Петербургъ съ Мурманскаго берега, безъ указанія изъ какихъ именно пунктовъ, слѣдующее количество товаровъ, изъ чего можно заключить, что таковы обороты между Сѣвернымъ океаномъ и другими русскими морями, во всякомъ случаѣ, прогрессируютъ въ слѣдующей пропорціи:

| | | | |
|------|--------------|------|--------------|
| 1884 | 926.308 руб. | 1888 | 152.300 руб. |
| 1885 | 1.151.550 „ | 1889 | 305.650 „ |
| 1886 | 189.880 „ | 1890 | 28.500 „ |
| 1887 | 462.096 „ | 1891 | 2.194.942 „ |

На Мурманскій же берегъ, опять безъ указанія куда именно,— доставлено товаровъ на сумму:

| | изъ Петербурга: | изъ Одессы: |
|------|-----------------|-------------|
| 1888 | — руб. | 75.742 руб. |
| 1889 | 242.822 „ | 111.935 „ |
| 1890 | 187.845 „ | 69.543 „ |
| 1891 | 282.988 „ | 84.847 „ |

Ежегодныя цифры приведенныхъ отправокъ представляютъ большіе скачки, показывающіе, что великое значеніе дальняго каботажу, между морями Балтійскимъ, Чернымъ и Сѣвернымъ океаномъ, не понято какъ слѣдуетъ нашимъ купечествомъ и носить пока характеръ случайныхъ заказовъ, изъ разбора коихъ нельзя составить точнаго понятія о реальныхъ потребностяхъ Сѣвера въ южныхъ произведеніяхъ Россіи и обратно. Очевидно однако, что торговля посредствомъ дальняго каботажу имѣетъ большую будущность, ибо такія статьи привоза какъ: соль, кукуруза, ячмень, мука пшеничная, сахаръ, рисъ и другіе товары, доставленные на Мурманскій берегъ изъ Одессы, составляютъ предметы, удовлетворяющіе первыя потребности обыденной жизни населенія. Все это по мѣрѣ развитія Сѣвера т. е. увеличенія населенія, можетъ требоваться только въ большемъ и большемъ количествѣ, равно какъ и дешевая южная русская соль, безъ которой рыб-

ный промысел теряет свою прибыльность, а следовательно и *raison d'être* своего существования. Съ другой стороны и потребность въ рыбномъ товарѣ на Петербургскомъ и Московскомъ рынкахъ можетъ только развиваться, а потому торговля сношенія Сѣвера съ портами Балтійскаго и Чернаго морей могутъ только прогрессивно увеличиваться. Чтобы не возвращаться опять къ статистикѣ дальняго каботажа между морями Балтійскимъ и Сѣвернымъ океаномъ, приведу здѣсь же цифры сношеній Петербурга съ Архангельскомъ, вполне подтверждающія высказанное выше мнѣніе о важности и возможности быстрого развитія каботажа дальняго плаванія. Привезено на сумму:

| годы | изъ Архангельска: | изъ Петербурга: |
|------|-------------------|-----------------|
| 1884 | 42.077 руб. | — руб. |
| 1885 | 40.097 " | — |
| 1886 | 111.065 " | — |
| 1887 | 78.993 " | — |
| 1888 | 54.406 " | — |
| 1889 | 248.899 " | 242.822 " |
| 1890 | 159.476 " | 187.845 " |
| 1891 | 123.499 " | 282.988 " |

Цифры эти показываютъ что Архангельскъ по таможеннымъ свѣдѣніямъ началъ снабжать Петербургъ лѣсомъ и рыбою въ значительномъ количествѣ уже 9 лѣтъ тому назадъ; а получаетъ взаменъ того Петербургскій или собственно русскій мануфактурный и бакалейный товаръ, только 3 года тому назадъ. Объяснить этотъ фактъ можно только недоверіемъ или непривычкою русскаго купечества къ морской торговлѣ, ибо каботажемъ могутъ пользоваться только русскіе купцы, а не иностранцы. Впрочемъ огорчаться этимъ нечего, такъ какъ интересы Сѣвера будутъ удовлетворены еще рациональнѣе если инициатива покупки и выписки товаровъ изъ Петербурга и Одессы, будутъ принадлежать не тамошнему купечеству, а самимъ Поморамъ, которые привозятъ съ Мурмана, на своихъ судахъ сѣверныя произведенія, въ видѣ обратнаго груза закупаютъ бы хорошій русскій товаръ для сбыта его дома, вмѣсто плохого иностраннаго товара, доставляемаго иностранными колонистами изъ Норвегіи, подъ русскимъ флагомъ и безъ оплаты таможенной пошлины.—Во всякомъ случаѣ кто бы не принялъ на себя инициативу въ развитіи торговли, при посредствѣ дальняго каботажа, вышеприведенные цифры непрерываемо констатируютъ что обмѣнная торговля между морями Балтійскомъ, Чернымъ и Сѣвернымъ океаномъ имѣетъ всѣ шансы быстрого

развитія, если, разумеется, не будетъ искусственно остановлена какими нибудь англо-еврейскими комбинаціями, предвидѣть которыя никто не можетъ, ибо онѣ всегда прикрываются флагомъ благотѣльныхъ предпріятій.

Внѣшняя торговля на Сѣверномъ океанѣ происходитъ, какъ уже было упомянуто, только черезъ Бѣломорскіе порты, а на сколько она ничтожна, какъ мало извлекаетъ Россія пользы изъ своей длинной морской границы на Сѣверѣ, — можно судить по нижеслѣдующимъ цифрамъ привоза и вывоза въ рубляхъ:

| Годы. | Вывезено товаровъ: | | | Привозъ иностранныхъ товаровъ: | | |
|-------|-----------------------|------|--------------------------------|--------------------------------|------|--------------------------------|
| | Въ бѣломорскіе порты. | ‰ | Общій итогъ вывоза за границу. | Въ бѣломорскіе порты. | ‰ | Общій итогъ привоза въ Россію. |
| 1883 | 7.602.075 | 1,19 | 640.294.800 | 879.157 | 0,16 | 561.889.592 |
| 1884 | 8.211.244 | 1,07 | 589.900.992 | 982.524 | 0,18 | 537.972.908 |
| 1885 | 6.656.938 | 1,02 | 538.651.698 | 1.058.026 | 0,24 | 434.168.474 |
| 1886 | 5.571.345 | 1,1 | 488.483.497 | 1.254.427 | 0,29 | 438.206.337 |
| 1887 | 6.100.585 | 1,07 | 622.951.666 | 1.075.651 | 0,27 | 393.208.792 |
| 1888 | 6.957.129 | 0,8 | 793.374.245 | 939.731 | 0,24 | 390.795.013 |
| 1889 | 7.246.721 | 0,9 | 766.002.411 | 965.218 | 0,22 | 437.016.221 |
| 1890 | 5.672.966 | 0,6 | 705.096.972 | 1.024.669 | 0,24 | 416.065.478 |
| 1891 | 6.794.905 | 0,92 | 721.613.570 | 819.369 | 0,21 | 379.342.097 |

Приведенныя цифры показываютъ слѣдующее:

1. Невѣроятно ничтожное участіе Сѣвернаго океана и Бѣлаго моря въ нашей внѣшней торговлѣ. Максимальный вывозъ за границу (въ 1884 году) составляетъ не болѣе 1,07‰, общаго нашего отпуска за границу. Начальный по счету 1883 годъ даетъ 1,09‰, а послѣдній 1891 года отпускъ не составляетъ и цѣлаго процента, а только 0,92‰ общаго отпуска за границу. По привозу иностранныхъ товаровъ дѣло идетъ еще хуже: максимальный годъ привоза составляетъ 0,29‰ всего заграничнаго привоза въ Россію. Въ первый по счету 1883 годъ привозъ составляетъ 0,16‰, а послѣдній 0,21‰, т.е. $\frac{1}{5}$ часть процента всего заграничнаго привоза.

2. Колебанія цифръ отпуска весьма значительны, но съ общемою наклонностію къ пониженію, которое за 9 лѣтъ выражается крупною суммою въ 807.170 рублей. Тоже должно сказать и о привозѣ, который поднявшись въ 1886 году до 1.254.427 упалъ, въ 1891 году, до 819.369 руб. представляя общій упадокъ, по сравненію съ первымъ 1883 годомъ, на 69.788 руб. Результаты эти заставляютъ сдѣлать заключеніе что бѣломорская торговля не прогрессируетъ, а регрессируетъ и это, къ сожалѣнію, совершенно вѣрно. Иначе конечно не можетъ быть вслѣдствіе тѣхъ неблаго-

пріятныхъ условій, въ которыя поставлена внѣшняя торговля на Сѣверѣ.

3. Постепенное пониженіе привоза иностранныхъ товаровъ по теоріи должно указывать на постепенное обѣдненіе населенія Сѣвера и бѣломорскихъ портовъ. Но въ дѣйствительности весьма возможно, что этого нѣтъ, такъ какъ сокращеніе иностраннаго привоза пополняется привозомъ русскихъ товаровъ сухопутно, несмотря на неудобства путей сообщенія, и моремъ изъ Петербурга и Одессы на судахъ дальняго каботажа; но конечно еще болѣе пополняется контрабанднымъ путемъ изъ Норвегіи и Англіи на судахъ, приходящихъ въ наши порты за лѣсомъ. Иное дѣло постепенное ослабленіе вывоза, что нельзя не признать за печальный фактъ, непререкаемо указывающій на то, что эксплуатация сѣверныхъ лѣсовъ постоянно становится затруднительнѣе или, другими словами, что англичане уже въ значительной степени успѣли опустошить главное богатство Сѣвера—его вѣковые лѣса высокой цѣнности.

4. Впрочемъ мы умѣемъ очень искусно утѣшать себя на основаніи „*послѣдняго слова экономической науки*“. Стоить только,— вмѣсто анализа приведенныхъ цифръ по существу,—обратиться къ принятому у насъ критериуму для сужденія о выгодности внѣшней торговли, именно: къ *благопріятности баланса*. Тогда мы получимъ самые утѣшительные результаты какихъ нѣтъ нигдѣ на остальныхъ участкахъ русской границы: именно: отпускъ товаровъ, постоянно и во много разъ, превосходитъ привозъ иностранныхъ товаровъ. Такимъ образомъ за 9 лѣтъ весь привозъ выражается итогомъ 8.978.772 руб., тогда какъ вывозъ составляетъ 60.833.808 руб., представляя избытокъ вывоза въ 51.855.006 руб. или въ среднемъ ежегодно 5.761.670 р. По толкованію нашихъ талмудистовъ отъ политической экономіи это означаетъ, будто-бы, что нашъ Сѣверъ, отъ торговли съ Европою ежегодно получаетъ болѣе пяти съ половиною милліоновъ рублей прибыли звонкою монетою! Въ дѣйствительности этого конечно нѣтъ, и золото также рѣдко и дорого въ Онегѣ, Кеми и Архангельскѣ, какъ дорого оно въ Петербургѣ и Москвѣ. Вывозъ превосходящій привозъ представляетъ цѣнность ежегодно вырубаемаго иностранцами лѣса и потому обозначаетъ сколько они получили выгоды отъ эксплуатации сѣверныхъ лѣсовъ, а вовсе не то количество денегъ, которое заработали мѣстные жители при вырубкѣ лѣса, т.е. при эксплуатации сѣверныхъ лѣсовъ англичанами. Стало быть вовсе не составляетъ *пріобрѣтенія*, а ежегодную *потерю* части естественныхъ

сокровищъ Сѣвера, вывозимыхъ по весьма удешевленной оцѣнкѣ за границу иностранцами, въ чемъ не трудно убѣдиться при анализѣ торговли каждаго порта въ отдѣльности.

Чтобы уразумѣть яснѣе насколько эта англійская эксплуатація сѣверныхъ лѣсовъ содѣйствуетъ развитію благосостоянія Сѣвера, посредствомъ внѣшней морской торговли, возьмемъ для сравненія съ настоящимъ цифры торговаго движенія эпохи, непосредственно слѣдовавшей за Крымскою войною, когда англичане только что сожгли города и истребили всѣ морскія и рыболовныя суда и даже снасти т.е. лишили жителей Сѣвера не только имущества, но и средствъ возстановить свое благосостояніе. Для краткости приведемъ черезъ годъ обороты внѣшней торговли въ рубляхъ:

| Годы. | В ы в е з е н о : ¹⁾ | | | П р и в е з е н о : | | |
|-------|---------------------------------|------------------------|-----|----------------------------|------------------------|------|
| | Изъ портовъ Бѣлаго моря: | По всѣмъ границамъ: | 0/0 | Въ бѣломор- скіе порты: | По всѣмъ границамъ: | 0/0 |
| 1858 | 4 510.000 | 139.266.000 | 3,1 | 451.000 | 128.759.000 | 0,35 |
| 1861 | 6.809.000 | 163.721.000 | 4,0 | 500.000 | 144.971.000 | 0,34 |
| 1865 | 6.174.000 | 191.323.000 | 3,2 | 730.000 | 140.976.000 | 0,44 |
| 1868 | 8.586.000 | 209.529.000 | 4,0 | 847.000 | 239.892.000 | 0,34 |
| 1870 | 10.058.000 | 351.231.000 | 2,8 | 939.000 | 329.639.000 | 0,28 |
| 1871 | 10.146.000 | 361.662.000 | 2,8 | 961.000 | 360.499.000 | 0,27 |

Сопоставляя эти цифры съ приведенными выше цифрами внѣшней торговли за 1883 и 1891 года мы видимъ: 1, что, въ первые два года послѣ англійскаго пиратскаго разоренія Поморья, отпускъ и привозъ товаровъ были слабѣе чѣмъ въ 1883 году. Вслѣдъ за тѣмъ, воспослѣдовало прогрессивное увеличеніе, изъ года въ годъ, оборотовъ по внѣшней торговлѣ и въ 1871 году отпускъ изъ бѣломорскихъ портовъ чуть не вдвое превосходитъ отпускъ 1891 года. Даже и привозъ иностранныхъ товаровъ въ 1871 году на цѣлыхъ 143.000 рубл. превосходитъ привозъ 1891 года. Это заставляетъ думать что открытое пиратство англичанъ менѣе вредно отзывается на благосостояніи нашей сѣверной окраины, чѣмъ ихъ дружеское участіе въ развитіи производительныхъ силъ Поморья посредствомъ англійской предпримчивости и торговли, ибо черезъ 30 лѣтъ истребленія англичанами сѣверныхъ лѣсовъ, Поморья уже не въ состояніи покупать иностранныхъ товаровъ въ такомъ количествѣ какъ прежде.

¹⁾ Военно статистическій сборникъ Н. Обручева С-Петер., 1871. Выпускъ IV, стр. 688 и 700. Докладъ Н. Шаврова Обществу Сод. Рус. торг. мор., стр. 64 и 65 о дѣятельности этого общества.

2. Въ пятилѣтіе съ 1858 по 1862 отпускъ черезъ порты Бѣлаго моря составлялъ 3,9% всего русскаго заграничнаго отпуска. Въ пятилѣтіе съ 1863 по 1867 годъ это отношеніе уменьшилось до 3,4% а въ двѣнадцатилѣтіе съ 1883 по 1891 годъ достигаетъ максимальной величины только 1,9%.

3. Въ пятилѣтіе съ 1858 по 1862 г. привозъ иностранныхъ товаровъ черезъ Бѣломорскіе порты составлялъ 0,35% всего привоза по европейской границѣ ¹⁾. Въ пятилѣтіе съ 1863 по 1867 это отношеніе увеличилось до 0,4% а въ девятилѣтіе съ 1883 по 1891 годъ максимальное отношеніе привоза не достигаетъ и 0,24%.

4. Такимъ образомъ весь грандіозный прогрессъ нашей внѣшней торговли, за послѣдніе 35 лѣтъ, не коснулся Бѣлаго моря, гдѣ внѣшняя торговля сократилась. Искать долго причинъ этому нечего, стоитъ только бросить взглядъ на карту русскихъ желѣзныхъ дорогъ, съѣтъ коихъ густо раскинулась въ чертѣ еврейской осѣдлости и служить, главнымъ образомъ, для подвоза нашего сырья, скупаемаго иностранными фирмами, черезъ евреевскокупщиковъ, по направленію къ западной нашей границѣ, для отправки въ Западную Европу, черезъ сухотную границу или черезъ ближайшіе къ ней порты Чернаго, Азовскаго и Балтійскаго морей. Ни одной желѣзно-дорожной линіи не идетъ къ Бѣлому морю и Ледовитому океану и такое изолированіе Сѣвера отъ внутренности Россіи неизбежно должно было задержать развитіе, а затѣмъ и лишить всякаго значенія внѣшнюю морскую торговлю на Сѣверномъ океанѣ. Вслѣдствіе этого должна была произойти остановка въ торгово-промышленномъ и экономическомъ развитіи всего Сѣвера Россіи. Кажется понять это не трудно, особенно послѣ нѣсколькихъ десятковъ комиссій, изслѣдовавшихъ причины упадка мореходства и благосостоянія населенія на Сѣверѣ Россіи.

Обратимся теперь къ цифровымъ даннымъ, выясняющимъ гдѣ и кѣмъ производится морская торговля на сѣверѣ Россіи, начиная это выясненіе сожалѣніемъ, что таможенные отчеты не даютъ точныхъ свѣдѣній о торговлѣ на судахъ, отправляющихся на Мурманъ и къ востоку за Канинъ Носъ, а также о томъ, что суда, отправляющіяся въ „*прочіе пункты*“, кромѣ шести Бѣломорскихъ портовъ, исключены изъ общей таможенной отчетности съ 1889 года, а специальная отчетность объ ихъ движеніи крайне не полна и неясна. Остается поэтому неизвѣстнымъ то, что особенно важно

¹⁾ Военно Статист. Сборн. Н. Обручева С.-Петербург. 1871. Вып. IV, стр. 700 и 701.

знать, именно: насколько устраненный отъ вѣншей торговли нашъ торговый флотъ удовлетворяетъ мѣстныя потребности приморскаго населенія и въ чемъ состоятъ эти потребности? Впрочемъ, вся наша внутренняя торговли совсѣмъ не регистрируется, вслѣдствіе затрудненій, встрѣчаемыхъ при исполненіи этой задачи, но относительно внутренняго, т. е. каботажнаго судоходства сдѣлано исключеніе. Приходъ и отходъ каботажныхъ судовъ регистрируется въ таможенныхъ отчетахъ, но съ чѣмъ приходятъ и уходятъ эти суда, какіе товары они привозятъ и какія произведенія они увозятъ,—это можно знать только о финляндскихъ каботажныхъ судахъ, приходящихъ въ русскіе порты. Отчего же не распространить это на русскіе суда, хотя бы на то потребовалось много труда? Причиною того выставляется грандіозная территорія нашей Россіи, описать жизнь которой, хотя бы по отбѣлу торговли и мореходства, требуется многое множество томовъ. Однако, ради сокращенія статистической работы едва ли можно оставлять безъ должнаго вниманія такія важныя сферы государственнаго и народнаго хозяйства, какъ внутренняя торговля и каботажное мореходство, представляющія именно области народной дѣятельности, посредствомъ коихъ протекать непосредственное удовлетвореніе народныхъ нуждъ. Вѣдь каждому ясно, что правильное пониманіе этихъ нуждъ и раціональная организація правительственной охраны и помощи имъ составляетъ краеугольный камень прогресса народнаго благосостоянія, богатства страны и величія государства.

Впрочемъ, бесполезно жаловаться на отсутствіе этихъ данныхъ, ибо иначе быть не можетъ, до тѣхъ поръ, пока должность краеугольнаго камня, во всѣхъ соображеніяхъ и ходѣ развитія благосостоянія Россіи, будетъ занимать балансъ вѣншей торговли, благоприятное положеніе коего, по таможеннымъ отчетамъ, считается верхомъ нашихъ вожелѣній въ торговыхъ сношеніяхъ съ Европою.

Движеніе морскихъ судовъ по Бѣлому морю за 9 лѣтъ (съ 1883 по 1891) по таможеннымъ отчетамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ ¹⁾:

¹⁾ Смотри таблицу № 1 приложенія.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ° / ° | Ластовъ | ° / ° | Отшло судовъ | ° / ° | Ластовъ | ° / ° |
|---|------------------|----------|-----------|----------|-----------------|----------|-----------|----------|
| Всего | 14.260 | — | 1.221.741 | — | 14.158 | — | 1.219.482 | — |
| Среднее въ годъ | 1584 | — | 135.746 | — | 1584 | — | 135.498 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 5836 | 40 | 822.253 | 67,3 | 5785 | 40 | 818.595 | 67,3 |
| каботажномъ | 8424 | 60 | 399.488 | 32,7 | 8473 | 60 | 400.887 | 32,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 4397 | 75,3 | 357.042 | 43,3 | 4362 | 75,4 | 355.410 | 43,4 |
| паровыхъ | 1439 | 24,7 | 465.211 | 56,7 | 1423 | 24,6 | 463.185 | 56,6 |
| съ товаромъ | 2733 | 46,8 | 148.504 | 18 | 5750 | 99,4 | 814.642 | 99,7 |
| съ балластомъ. | 3105 | 53,2 | 673.749 | 82 | 35 | 0,6 | 3.953 | 0,3 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 6456 | 76,65 | 182.233 | 45,5 | 6508 | 77 | 182.733 | 45,5 |
| паровыхъ | 1968 | 23,35 | 217.255 | 54,5 | 1955 | 23 | 218.154 | 54,5 |
| съ товаромъ | 5374 | 65 | 228.261 | 57 | 5944 | 70 | 243.414 | 60,7 |
| съ балластомъ. | 3050 | 35 | 171.227 | 43 | 2529 | 30 | 157.473 | 39,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 2606 | 45 | 100.315 | 12,8 | 2564 | 45 | 108.445 | 12 |
| Шведско-норвежскимъ | 1145 | 20 | 173.785 | 21,8 | 1142 | 20 | 173.068 | 22 |
| Датскимъ | 295 | — | 40.561 | — | 295 | — | 40.562 | — |
| Германскимъ | 736 | 12 | 159.153 | 19 | 733 | 12 | 158.725 | 19 |
| Великобританскимъ. | 1018 | 18 | 328.960 | 41 | 1015 | 17 | 328.312 | 41 |
| Французскимъ | 5 | — | 751 | — | 5 | — | 751 | — |
| Австро-венгерскимъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Голландскимъ | 30 | 5 | 8.166 | 5 | 30 | 5 | 8.166 | 6 |
| Бельгійскимъ | 1 | — | 566 | — | 1 | — | 566 | — |

Изъ приведенныхъ данныхъ видно:

1. Что по числу приходящихъ и отходящихъ судовъ каботажное плаваніе превосходитъ заграничное, но по вмѣстимости судовъ оказывается наоборотъ. Пришедшіе изъ-за границы 5.836 судовъ (или 40% всего числа судовъ) имѣли 822.253 ластовъ, т. е. или 67,3% общей вмѣстимости, причемъ на одно судно, въ среднемъ, причитается 140 ластовъ тонажа. Тогда какъ 8.424 каботажныхъ судна или 60% всего числа пришедшихъ судовъ, имѣли 399.488 или только 32,7% общей вмѣстимости, а на одно кабо-

тажное судно въ среднемъ причитается менѣе 48 ластовъ вмѣстимости.

2. Если принять при этомъ въ соображеніе, что изъ числа судовъ, находящихся въ заграничномъ плаваніи 2.606 судовъ вмѣстимостію 100.315 ластовъ пришли подъ русскимъ флагомъ, а также и то, что съ 1889 года не показывается, въ общемъ итогъ судовъ каботажнаго плаванія около 400 судовъ, плавающихъ въ „прочіе пункты“ помимо таможенныхъ бѣломорскихъ портовъ, то увидимъ, что *на Сѣверѣ у насъ преобладаетъ русское, а не иностранное мореходство*,—чего нѣтъ на другихъ русскихъ моряхъ и океанахъ ¹⁾ Этимъ объясняется многовѣковая небрежность къ развитію здѣсь торговаго флота; къ устройству портовъ и желѣзныхъ къ нимъ дорогъ, ибо наши иностранные экспортеры,—послѣ постройки еврейско-нѣмецкими концессіонерами сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ интересахъ заграничнаго вывоза,—довольствуются пониженіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, вовсе не интересуясь усиленіемъ экспорта, черезъ наши сѣверные порты. Ближайшая, къ сѣверной нашей окраинѣ, иностранная держава—Англія уже много вѣковъ тому назадъ прочно установила на Сѣверѣ свою эксплуатацію и никакой перемѣны въ такомъ положеніи вещей не желаетъ, а развитію русскаго мореходства препятствуетъ всѣми силами дипломатической, административной и финансовой интриги.

3. Парусные суда въ заграничномъ и каботажномъ плаваніи преобладаютъ числомъ, но значительно уступаютъ паровымъ по тонажу. Всѣ парусные суда (10.853 по приходу) имѣли тонажъ 539.275 ластовъ, т. е. на каждое судно причиталось въ среднемъ по 50 ластовъ, тогда какъ 3.407 паровыхъ судовъ имѣли тонажъ 682.466 ластовъ, причемъ на каждый пароходъ причитается въ среднемъ болѣе 200 ластовъ. Это объясняется тѣмъ, что для вывоза въ Англію и Германію мѣстнаго матеріала приходятъ съ балластомъ суда большаго тонажа, хотя самая главная и дѣятельная торговля съ Норвегіею производится нашими Поморами и иностранными колонистами Мурмана на небольшихъ парусныхъ судахъ ²⁾.

4. Суда заграничнаго плаванія привезли на сѣверъ 148.504 ластовъ товаровъ, а балласту 673.749 ластовъ, т. е. почти втрое

¹⁾ Исключая закрытаго Каспійскаго моря

²⁾ Докладъ Д. А. Островскаго. Труды Общ. Сѣд. Рус. Пром. и Торг. часть XVIII, Сиб. 1887 г. стр. 42.

болѣе, а вывезли за границу мѣстныхъ произведеній 814.642 ласта; не нашлось для полной вмѣстимости отошедшихъ за границу судовъ только 3953 ласта или около 0,3% всей вмѣстимости отошедшихъ судовъ.

5. Каботажные суда привезли товару 228.261 ластовъ; но 35% пришли пустыми и привезли 171.227 ластовъ балласту. При отходѣ для каботажныхъ судовъ нашлось только 243.473 ластовъ грузу, а болѣе 30% отошли пустыми, нагрузившись 157 473 ластами балласту, что составляетъ болѣе 39% общей вмѣстимости всѣхъ отошедшихъ каботажныхъ судовъ.

6. Во всякомъ случаѣ въ сѣверныхъ портахъ, по заграничному и каботажному плаванію, за 9 лѣтъ, товаровъ перевезено 376.765 ластовъ, или въ среднемъ ежегодно 4.862 ласта, и балласта 844.976 ластовъ или въ среднемъ 93.886 ластовъ, т. е. вдвое болѣе, чѣмъ грузовъ. Другими словами: мореходство на Бѣломъ морѣ главнымъ образомъ занимается перевозкою балласта, а подобное отсутствіе грузовъ, указывающее на весьма слабое торгово-экономическое развитіе побережья составляетъ самое важное препятствіе для развитія торговаго флота на Сѣверѣ.

7. Русскій флагъ господствуетъ на Бѣломъ морѣ въ заграничномъ плаваніи, покрывая 45% приходящихъ и отходящихъ судовъ; но по вмѣстимости имѣя 12,2%, занимаетъ только четвертое мѣсто. Первое мѣсто по вмѣстимости судовъ принадлежитъ англійскому флагу, захватившему 41% общей вмѣстимости всѣхъ пришедшихъ судовъ хотя число англійскихъ судовъ составляетъ всего 18% или въ 2½ раза менѣе чѣмъ русскихъ. Второе мѣсто по вмѣстимости (21,8%) и числу судовъ (20%) принадлежитъ шведско-норвежскому флагу и третье мѣсто по вмѣстимости (19%) и четвертое по числу судовъ принадлежитъ германскому флагу.

8. Преобладающее число русскихъ судовъ даже въ заграничномъ плаваніи при малой ихъ вмѣстимости показываетъ, что у насъ на Сѣверѣ дѣйствительно есть на лицо мѣстное, національное русское мореходство и морское населеніе, которое по своей предприимчивости можетъ вести внѣшнюю торговлю, конкурируя при самыхъ неблагоприятныхъ условіяхъ съ иностранцами. Трудная, дорогая жизнь на Сѣверѣ и отсутствіе капиталовъ у жителей лишаетъ ихъ возможности имѣть суда большого ранга, что даетъ преимущество и, какъ неизбежное слѣдствіе того, преобладаніе во внѣшней торговлѣ иностранному мореходству.

Изъ приведенной таблицы видно, что по количеству привозимыхъ и отвозимыхъ грузовъ, т. е. собственно по производству

морской торговли на Сѣверномъ океанѣ, первое мѣсто принадлежитъ англичанамъ, перевозящимъ вдвое болѣе грузовъ, чѣмъ мѣстное русское морское населеніе всего побережья. Второе мѣсто принадлежитъ нѣмцамъ, третье шведамъ и норвежцамъ и затѣмъ только четвертое мѣсто принадлежитъ русскому торговому мореходству. Это, конечно, прискорбно, хотя на берегахъ всѣхъ остальныхъ русскихъ морей ¹⁾, гдѣ наше торговое мореходство совсѣмъ убито иностранною монополіею, состояніе бѣломорскаго мореходства приходится считать блистательнымъ.

Послѣ общаго очерка морской торговли на Сѣверномъ океанѣ, перейдемъ къ анализу торговаго движенія, существующаго въ каждомъ изъ Бѣломорскихъ портовъ.

1. Мезень.

Портовый городъ Мезень лежитъ на устьѣ судоходной р. Мезени, которая имѣетъ длину 821 версту и составляетъ центръ Мезенскаго уѣзда, Архангельской губерніи, занимающаго площадь, равную 446.781 квадрат. верстѣ, т. е. болѣе Кавказскаго края (411.652 кв. вер.), Пруссіи (348.354 квадр. верстѣ) и Финляндіи (328.292 квадр. верстѣ) съ ея восемью губерніями и губернскими учрежденіями. Но для управленія обширнымъ Мезенскимъ краемъ признается достаточнымъ имѣть одного уѣзднаго начальника, такъ какъ все населеніе этой обширной сѣверной области составляетъ 52.261 душъ обоюго пола, изъ числа коихъ 1.745 душъ обитаютъ въ портовомъ городѣ Мезени ²⁾.

Мезень принадлежитъ къ числу древнѣйшихъ нашихъ городовъ. Онъ основанъ двумя Новгородскими выходцами: Окладниковымъ и Филатовымъ, поселившимися съ своими семьями на устьѣ р. Мезени. Потомки ихъ получили отъ царя Іоанна Грознаго грамоту, коею имъ предоставлено было: *„копити на великаго іосударя слободы и съ псковъ и рыбныхъ ловищъ и съ сокольныхъ и съ кречатныхъ садбищъ, давати съ году на годъ великому князю оброки“* ³⁾. Въ силу этого образовались двѣ слободы, которыя въ 1780 году соединены вмѣстѣ и названы городомъ Мезенью. Немного, однако, накопилось новыхъ слободъ въ Мезенскомъ краѣ

¹⁾ Исключая Каспійское.

²⁾ „Статист. Врем. Росс. Имп.“, серія III, вып. 8, „Сборн. свѣд. о Россіи за 1883 г.“. Спб. 1886 г., стр. 28.

³⁾ „Годъ на Сѣверѣ“, С. Максимова, Спб. 1856 г., томъ I, стр. 9.

со времени Іоанна Грознаго, но, наоборотъ, все заставляетъ думать, что въ теченіе болѣе 300 лѣтъ народонаселеніе края, центромъ коего сдѣлалась Мезень, не только не увеличилось, но значительно сократилось.

Историческія данныя указываютъ, что въ древности въ Мезенскомъ и Печорскомъ краѣ были многія поселенія и города, съ которыми Великій Новгородъ велъ торговлю, но которыхъ теперь нѣтъ и слѣда. Да иначе и быть не могло, вслѣдствіе того, что до сихъ поръ культура еще совершенно не коснулась ихъ коренныхъ обитателей самоѣдовъ, не имѣющихъ никакого понятія о современныхъ средствахъ техники и науки для улучшенія благосостоянія и предоставленныхъ собственному невѣжеству, въ непосильной борьбѣ съ суровостію климата и съ эксплуатаціею болѣе цивилизованныхъ соотечественниковъ. Послѣдствіемъ такихъ заботъ о благѣ населенія Сѣвера неизбѣжно должно быть вымирание сѣверныхъ народовъ, и есть на лицо не мало фактовъ, подтверждающихъ это предположеніе.

При слабомъ населеніи Мезенскаго края эксплуатація его естественныхъ богатствъ крайне затруднительна и значительной торговли существовать не можетъ. Вполнѣ естественно поэтому, что наличное русское населеніе, пріютившись по берегамъ моря и при устьяхъ рѣкъ, изобильныхъ рыбою и всякимъ цѣннымъ звѣремъ, существуетъ почти исключительно морскими промыслами. Плохо живетъ русскому населенію даже и въ Мезени, но тѣмъ не менѣе по принятому у насъ критериуму, опредѣляющему мѣру благоденствія края, городъ Мезень повиненъ процвѣтать вслѣдствіе чрезвычайно благоприятныхъ условій его внѣшней торговли. Вотъ цифры таможенныхъ отчетовъ въ рубляхъ:

| Годы. | Привезено товаровъ. | Вывезено товаровъ. |
|------------------|---------------------|--------------------|
| Въ 1883 г. | 13.362 | 149.955 |
| „ 1884 „ | 5.641 | 252.264 |
| „ 1885 „ | 8.480 | 163.062 |
| „ 1886 „ | 16.819 | 147.462 |
| „ 1887 „ | 10.825 | 180.338 |
| „ 1888 „ | 6.239 | 268.607 |
| „ 1889 „ | 8.962 | 222.793 |
| „ 1890 „ | 6.915 | 255.234 |
| „ 1891 „ | 19.407 | 228.061 |
| Итого за 9 лѣтъ. | 96.650 | 1.964.366 |

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что балансъ внѣшней торговли г Мезени чрезвычайно благоприятенъ, ибо отпускъ болѣе

чѣмъ въ 20 разъ превосходитъ привозъ товаровъ. Каждая мужская душа изъ 995 душъ мужскаго и 320 душъ женскаго населенія г. Мезени купила на 11 рублей разныхъ товаровъ, а продала своихъ произведеній въ 20 разъ болѣе, т. е. получила изъ за границы больше 200 рублей денегъ звонкою монетою. Такъ принято толковать у насъ значеніе заграничнаго торговаго вывоза. Но въ дѣйствительности это не такъ!.. Большой итогъ отпуска получается отъ вывоза иностранными предпринимателями лѣса, показаннаго въ таможенныхъ отчетахъ по его стоимости на европейскихъ рынкахъ, а въ этой торговлѣ мѣстные жители вовсе не участвуютъ, продавая пріѣзжающимъ купцамъ только свои дешевыя произведенія скотоводства и рыбныхъ промысловъ, которыя и составляютъ источники ихъ существованія. Весь же отпускъ за границу лѣснаго матеріала высокаго качества, производимый иностранцами, даетъ случайный и ничтожный заработокъ мѣстному населенію при вырубкѣ и подвозкѣ къ морю. — Увозится этотъ лѣсной матеріалъ преимущественно на иностранныхъ корабляхъ въ Петербургъ и за границу, такъ какъ за бѣдностію населенія нѣтъ здѣсь русскихъ судовъ, которыя могли бы производить постоянное плаваніе къ устьямъ Мезени и Печоры. Предъявляя при отправкѣ таможенъ заготовленный лѣсъ, пріѣзжіе лѣсопромышленники оцѣниваютъ его несоответственно издержкамъ производства, которые ничтожны, а по своимъ коммерческимъ соображеніямъ. Стало быть тѣ суммы, которыя фигурируютъ по таможеннымъ отчетамъ, вовсе не показываютъ денегъ, которыя издержали иностранцы въ Мезенскомъ краѣ для заготовленія лѣса, а представляютъ фантастическое сказаніе лѣсопромышленника о преувеличенныхъ его расходахъ, официальное констатированіе коихъ таможеню оказывается нужнымъ для биржевыхъ манипуляцій и интересовъ отправителя. — Едва ли десятая часть этой суммы, въ видѣ заработка, попадаетъ въ руки рабочихъ, но каждый отпускъ этого лѣса, безконтрольно вырубяемаго въ лѣсныхъ трущобахъ, составляетъ трудно вознаградимую потерю для края, ибо о замѣнѣ вырубленнаго лѣса никто не думаетъ, а вслѣдствіе суровости климата необходимы сотни лѣтъ, чтобы получить дерево, которое срублено въ одинъ часъ. Вслѣдствіе этого, вопреки всѣхъ разглагольствованій доктринеровъ, было бы весьма желательно измѣнить характеръ внѣшней торговли Сѣвера, именно: ослабить отпускъ, т. е. истребленіе лѣсныхъ богатствъ, и увеличить привозъ, т. е. средства для улучшения благосостоянія мѣстнаго населенія, которое вслѣдствіе су-

ровости климата не имѣть возможности заниматься земледѣліемъ и живетъ покупнымъ хлѣбомъ, цѣна коему вслѣдствіе отсутствія и трудности путей сообщенія достигаетъ двухъ, четырехъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и пяти рублей за пудъ, т. е. при нормальныхъ условіяхъ здѣсь хлѣбъ продается по такой высокой цѣнѣ, по какой онъ даже не доставлялся господамъ Яблонскими и Ниманами во время голода 1891 года.

Движеніе морскихъ судовъ въ г. Мезени за 9 лѣтъ (1883 — 1891) представлено въ слѣдующемъ видѣ ¹⁾:

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ° / 0 | Ластовъ | ° / 0 | Отошло судовъ | ° / 0 | Ластовъ | ° / 0 |
|---|------------------|----------|---------|----------|------------------|----------|---------|----------|
| Всего | 374 | — | 48498 | — | 372 | — | 47538 | — |
| Среднее въ годъ | 41 | — | 5388 | — | 41 | — | 5282 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ. | 216 | 57,7 | 42419 | 88 | 224 | 60,2 | 42167 | 89 |
| каботажномъ. | 158 | 42,3 | 6079 | 12 | 148 | 39,4 | 5370 | 11 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 130 | 60,2 | 14550 | 34 | 139 | 62 | 14874 | 34,5 |
| паровыхъ | 86 | 39,8 | 27869 | 66 | 85 | 38 | 27874 | 65,5 |
| съ товаромъ | 65 | 30,1 | 7147 | 17 | 222 | 99 | 41844 | 99,3 |
| съ балластомъ | 151 | 69,9 | 35272 | 83 | 2 | 1 | 323 | 0,7 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 148 | 93,7 | 5141 | 85 | 139 | 94 | 4654 | 86 |
| паровыхъ | 10 | 6,3 | 938 | 15 | 9 | 6 | 716 | 14 |
| съ товаромъ | 152 | 96,2 | 5819 | 96 | 81 | 54 | 3137 | 57,5 |
| съ балластомъ. | 6 | 38 | 260 | 4 | 67 | 46 | 2333 | 42,5 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами. | | | | | | | | |
| Русскимъ | 50 | 23 | 4793 | 11,3 | 70 | 31,2 | 5994 | 14,3 |
| Шведско-норвежскимъ | 52 | 25 | 8153 | 19 | 47 | 20,9 | 6671 | 15,2 |
| Датскимъ. | 4 | — | 710 | — | 4 | — | 710 | — |
| Германскимъ | 18 | 7,4 | 3365 | 7,9 | 1 | 7,2 | 3336 | 7,9 |
| Великобританскимъ. | 90 | 41,6 | 25103 | 59 | 81 | 37 | 24539 | 58 |
| Французскимъ | 1 | 3 | 126 | 3 | 2 | 3,4 | 575 | 4,6 |
| Австро-венгерскимъ | — | | — | | — | | — | |
| Голландскимъ | 1 | | 199 | | 1 | | 199 | |

¹⁾ Смотри приложение, таблица 2 я.

Изъ этихъ данныхъ видно: 1. Ничтожное значеніе г. Мезени для морской торговли, ибо въ теченіи 9 лѣтъ портъ этотъ ежегодно посѣщало, среднимъ числомъ, не болѣе 41 судна, изъ коихъ 24 служили для внѣшней торговли съ Европою и только 17 судовъ для нуждъ мѣстнаго населенія. Если обратимся къ подробной таблицѣ № 2, то увидимъ что число отходящихъ и приходящихъ судовъ въ теченіи 9 лѣтъ постепенно уменьшалось. Въ каботажномъ плаваніи прогрессивное паденіе особенно сильно, ибо, начиная съ 20 пришедшихъ судовъ и 17 отошедшихъ, въ 1883 году, оно достигло въ 1891 году 11 судовъ пришедшихъ и 9 отошедшихъ.

Это сокращеніе числа судовъ можно объяснить увеличеніемъ ихъ тонажа ибо общая вмѣстимость иностранныхъ судовъ въ 1883 году, именно 2894 ластовъ по приходу и 2943 ластовъ по отходу,—увѣчилась съ 1891 года до 6094 для первыхъ и 6094 для вторыхъ. Но если такое объясненіе удовлетворяетъ тѣхъ, кто интересуется внѣшнею морскою торговлею, то оно не можетъ удовлетворить тѣхъ, кому дороги интересы мореходства на Сѣверѣ, ибо сокращеніе числа судовъ, во всякомъ случаѣ, обозначаетъ сокращеніе числа судохозяевъ, которые участвовали во внѣшней торговлѣ, а это указываетъ на упадокъ, а не на развитіе морскаго промысла.

2. Въ каботажномъ плаваніи обнаруживается одновременное сокращеніе числа судовъ и ихъ тонажа т. е. видѣнь прямой, очевидный упадокъ мореходства. Въ 1883 году пришло 20 судовъ вмѣстимостію 705 ластовъ; отошло 17 судовъ вмѣстимостію 477 ластовъ; а въ 1891 году пришло только 11 судовъ вмѣстимостію 565 ластовъ и отошло 9 судовъ вмѣстимостію 497 ластовъ.

3. Съ товаромъ въ заграничномъ плаваніи пришло 30% судовъ вмѣстимостію 7147 ластовъ, а съ балластомъ около 70% вмѣстимостію 35.272 ластва. Отошло съ товаромъ 99% всѣхъ судовъ и только 1% судовъ вывезъ балласту 323 ластва.

4. Въ каботажномъ плаваніи почти всѣ суда пришли съ товаромъ, именно 96,2%; а отошло только 54%, т. е. почти половина каботажныхъ судовъ отошла изъ Мезени безъ груза.

5. Парусныя суда преобладаютъ по числу какъ въ заграничномъ, такъ въ каботажномъ плаваніи; но по тонажу иностранные паракоры берутъ верхъ и имѣютъ до 66% общей вмѣстимости всѣхъ судовъ.

6. Первое мѣсто по числу судовъ (41,6%) и тонажу (59%) принадлежитъ англійскому флагу, второе шведско-норвежскому (25%)

числа и 19⁰/₀ тонажа), — какъ и должно быть при покровительствѣ норвежской колонизаціи, а затѣмъ на третьемъ мѣстѣ стоитъ и русскій флагъ имѣя 23⁰/₀ числа и 11,3⁰/₀ тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ.

7. По заграничному плаванію около 83⁰/₀ падаетъ на балластъ по приходу и только 0,7⁰/₀ по отходу т. е. всѣ иностранные суда, приходящіе съ балластомъ, уходятъ изъ Мезени съ полнымъ грузомъ; а каботажи нашъ приходитъ большею частью съ товаромъ (96,2⁰/₀) а уходитъ на половину съ балластомъ (42,5⁰/₀).

По этимъ цифровымъ даннымъ мореходство въ г. Мезени представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Русское національное мореходство, при всей необходимости имѣть сношенія съ сосѣднею Норвегіей, участвуетъ весьма слабо во внѣшней торговлѣ (11,3⁰/₀ по приходу и 14⁰/₀ по отходу судовъ) и при отходѣ изъ Мезени имѣетъ недостатокъ въ обратныхъ грузахъ. Происходитъ это потому, что главный предметъ отпуска — лѣсъ, не эксплуатируется мѣстнымъ населеніемъ, а привъжими предпринимателями иностранцами или мѣстными агентами, работающими по иностраннымъ заказамъ. Поэтому для перевозки заготовленнаго лѣса требуются изъ за границы большіе суда, преимущественно пароходы, которые и приходятъ съ балластомъ (до 83⁰/₀) довольствуясь привозомъ 17⁰/₀ товаровъ. Затѣмъ они почти всѣ (99⁰/₀) нагружаются заготовленнымъ для нихъ лѣсомъ, масломъ коровьимъ и рыбою и отправляются за границу, лишая мѣстное мореходство всѣхъ грузовъ, собираемыхъ при эксплуатаціи Мезенскаго района. Такимъ образомъ населеніе этого района, существующее мореходствомъ и морскими промыслами, лишается самыхъ выгодныхъ заработковъ за невозможностью конкурировать съ иностранными судами большого тонажа. Многочисленность приморскаго населенія и его способность къ мореходству, вынуждаемая частію необходимостью, доказывается тѣмъ, что, несмотря на отнятіе внѣшнихъ грузовъ, русскій флагъ по числу судовъ преобладаетъ надъ всѣми иностранными вмѣстѣ. Тѣмъ не менѣе заработокъ населенія не великъ, ибо, благодаря малому тонажу судовъ, на долю каботажа достается четвертая часть грузовъ, а $\frac{3}{4}$ предоставляются иностранцамъ, что конечно совѣмъ не нормально въ районѣ, населеніе коего можетъ существовать и развиваться только посредствомъ мореходства и морскихъ промысловъ.

2. Архангельскъ.

Архангельскъ, старѣйшій изъ русскихъ приморскихъ городовъ, начинается по православному обычаю свое существованіе съ постройки въ XII столѣтіи новгородскими пионерами при устьѣ Двины монастыря во имя св. Архангела Михаила. Старѣйшимъ портовымъ пунктомъ для внѣшней морской торговли съ Европой Архангельскъ сдѣлался въ 1553 году, когда одинъ изъ 3-хъ кораблей экспедиціи Виллоби, загнанный бурей, попалъ въ устья Сѣверной Двины и, вступивъ въ торговые сношенія съ Московскимъ государствомъ, прорубилъ здѣсь дверь, черезъ которую англійская предприимчивость проникла и водворилась на русскомъ берегу Сѣвернаго Океана и до сихъ поръ монополично эксплуатируетъ богатства и морскую торговлю всего Сѣвера Россіи.

Не смотря на всѣ тяжкія невзгоды и испытанія, пережитыя Архангельскомъ, со времени основанія Петербурга, для процвѣтанія коего Петръ Великій пожертвовалъ благосостояніемъ всего Сѣвера Россіи, Архангельскъ, благодаря своему географическому положенію и экономическому значенію для всего Сѣверо-восточнаго района Россіи, до сихъ поръ поддерживаетъ свое древнее существованіе въ качествѣ важнаго русскаго портового города, съ населеніемъ въ 16441 душъ обоюго пола или немного менѣе посада Азова (16581 д.).

Совершенно потерять торговое значеніе Архангельскъ, конечно, не можетъ, ибо сѣверо-восточный нашъ районъ ¹⁾, состоящій изъ губерній: Архангельской (пространство 858.560,2 квад. килом. съ населеніемъ 318.429 душъ); Вятской (пространство 153.106 квад. килом., населеніе 2.474.633); Пермской (площадь 332.054,2 квад. килом., населеніе 2.593.420 душъ) и Тобольской (площадь 1.377 774,9 квад. килом., населеніе 1.313.392 душъ),—занимаетъ площадь въ 2.721.394 квад. килом., съ населеніемъ въ 6.999.874 душъ. Вся эта колоссальная страна имѣетъ только небольшую сравнительно желѣзную дорогу отъ Перми до Тюмени, съ вѣтвью до Луньевскихъ копей и Камы, а на остальномъ своемъ, грандіозно-колоссальномъ пространствѣ совѣмъ лишена благоустроен-

¹⁾ Статист. врем. Росс. Имп. серія III выпускъ 8 Спб. 1886 г. стр. 1—28.

ныхъ дорогъ и пользуется зимою саннымъ путемъ, а лѣтомъ сплавными и судоходными рѣками. Устья этихъ рѣкъ доступны для прихода иностранныхъ судовъ и неизбежно должны служить естественными и единственными пунктами для сбыта произведеній всего сѣверо-восточнаго района за границу. Можетъ быть, нѣкоторые географы найдутъ, что въ сѣверо-восточный районъ я захватилъ напрасно Тобольскую губернію, которая лежитъ за Ураломъ, принадлежитъ къ Сибири и имѣетъ свой собственный выходъ по рѣкамъ Оби и Иртышу, но такое мнѣніе, вѣрное географически, совершенно не вѣрно экономически: Уральскій хребетъ представляетъ меньшее препятствіе для торговыхъ сношеній съ европейскими рынками, чѣмъ долго не оттаивающія устья Оби, и потому съ постройкою не длинной дороги, предложенной почтеннымъ дѣятелемъ Сѣвера М. К. Сидоровымъ, отъ бывшаго Вогульскаго города Ляпина, на Оби, до Печоры, получается ближайшій естественный и самый удобный путь для сбыта всѣхъ произведеній Тобольской губерніи на европейскіе рынки черезъ Сѣверный океанъ, при посредствѣ Печоры и другихъ рѣкъ, въ него впадающихъ.

Обороты вѣншей торговли Архангельска съ 1883—1891 годъ представляются въ такомъ видѣ, въ рубляхъ:

| | Привозъ. | Вывозъ | Итого. |
|-----------------|-----------|------------|------------|
| 1883 | 761.271 | 6.970.270 | 7.733.541 |
| 1884 | 859.954 | 7.290.142 | 8.150.096 |
| 1885 | 960.758 | 5.764.774 | 6.725.532 |
| 1886 | 1.144.081 | 4.685.457 | 5.829.538 |
| 1887 | 1.013.733 | 5.257.442 | 6.271.175 |
| 1888 | 877.097 | 6.087.266 | 6.964.363 |
| 1889 | 886.316 | 6.126.628 | 7.012.944 |
| 1890 | 991.946 | 4.793.235 | 5.785.181 |
| 1891 | 769.789 | 5.982.469 | 6.752.256 |
| <hr/> | | | |
| Итого за 9 лѣтъ | 8.264.945 | 52.957.683 | 61.222.628 |

Сопоставляя эти цифры съ вышеприведенными итогами общаго движенія морской вѣншей торговли по Бѣлому морю, мы увидимъ, что торговля эта почти вся сосредоточивается въ Архангельскѣ, ибо на долю остальныхъ пяти портовыхъ городовъ, поминovanýchъ въ таможенныхъ отчетахъ, остается за 9 лѣтъ: иностранныхъ товаровъ по привозу на сумму 8.978.772—8.264.945 = 713.827 руб. или въ среднемъ ежегодно по 79.314 руб., а по

отпуску: $60.833.808 - 52.957.683 = 7.876.125$ руб. или въ среднемъ ежегодно по 954.439 руб.

Анализируя подробно приведенные цифры мы видимъ:

1. Что отпускъ и привозъ товаровъ происходятъ совершенно отдѣльно, не имѣя никакой взаимной связи, а увеличиваются и уменьшаются отъ причинъ случайныхъ.

Такимъ образомъ наибольшему итогу привоза соответствуетъ наименьшій итогъ отпуска, опровергая теоретическій предразсудокъ будто бы увеличеніе привоза неизбежно вызываетъ усиленіе отпуска.

2. Привозъ правильно повышается съ 1883 по 1887 годъ, затѣмъ начинаетъ падать и въ 1881 году только на 8518 руб. превышаетъ привозъ 1883 года, указывая, что торговля Архангельска почти не развивается. По отпуску замѣчается даже прогрессивный и значительный упадокъ, ибо за 9 лѣтъ сокращеніе отпуска составляетъ около милліона рублей, именно 997.801 рубль.

3. Балансъ вѣншней торговли для Архангельска изумительно благопріятенъ, ибо за 9 лѣтъ отпускъ превосходитъ привозъ на 44.692.738 руб. или въ среднемъ ежегодно на 4.965.859 рублей, какъ бы доставляя жителямъ Архангельска, для обогащенія сѣверо-восточнаго района ежегодно, изъ заграницы, колоссальную сумму звонкою монетою, которой они никогда не видѣли и не увидятъ, до тѣхъ поръ, пока не будетъ у насъ здраваго пониманія значенія баланса вѣншней торговли; пока не перестанутъ въ прибыли иностранцевъ, живущихъ за границею, при торговыхъ ихъ оборотахъ съ Россіей, признавать за прибыли Русскаго государства и заработка русскаго народа. Подчеркиваніе этого ошибочнаго, господствующаго у насъ мнѣнія, о значеніи благопріятности баланса вѣншней торговли, мы будемъ повторять вновь, при каждомъ новомъ примѣрѣ несоответствія его съ реальными интересами нашей экономической жизни, чтобы на многочисленныхъ примѣрахъ убѣдиться какъ необходимо для Россіи установить правильное пониманіе ненормальнаго положенія ея современной вѣншней торговли.

Движеніе морскихъ судовъ по Архангельскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

¹⁾ Смори приложение таблица № 3.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---|------------------|----------|---------|----------|-----------------|----------|---------|----------|
| Всего | 8531 | — | 778615 | — | 8526 | — | 779380 | — |
| Среднее въ годъ | 948 | — | 86513 | — | 946 | — | 86598 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 4793 | 56.2 | 635735 | 81.7 | 4426 | 51.9 | 625584 | 80.3 |
| каботажномъ. | 3738 | 43.8 | 142880 | 18.3 | 4100 | 48.1 | 153796 | 19.7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 3604 | 75.2 | 260577 | 41 | 3247 | 73.4 | 251698 | 40.2 |
| паровыхъ | 1189 | 24.8 | 375158 | 59 | 1179 | 26.6 | 373886 | 59.8 |
| съ товаромъ | 2388 | 49.8 | 128211 | 20.2 | 4407 | 99.6 | 622894 | 99.6 |
| съ балластомъ | 2405 | 50.2 | 507524 | 79.8 | 19 | 0.4 | 2690 | 0.4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 3192 | 85.6 | 83636 | 58.4 | 3542 | 86.4 | 91734 | 59.6 |
| паровыхъ | 546 | 14.4 | 59244 | 41.6 | 558 | 13.6 | 62062 | 40.4 |
| съ товаромъ | 1865 | 49.8 | 65210 | 45.4 | 3473 | 84.7 | 125667 | 82.1 |
| съ балластомъ | 1873 | 50.2 | 77670 | 54.6 | 627 | 15.3 | 28139 | 17.9 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 2158 | 45.3 | 94288 | 14.9 | 1894 | 42.8 | 94550 | 15.1 |
| Шведско-норвежскимъ | 827 | 18 | 116153 | 18 | 826 | 18.7 | 116037 | 18 |
| Датскимъ | 278 | 6.2 | 37110 | 6.1 | 278 | 6.4 | 37110 | 5.9 |
| Германскимъ. | 611 | 12.9 | 132553 | 20.9 | 610 | 13.7 | 132391 | 21 |
| Великобританскимъ. | 787 | 16.8 | 246876 | 38.9 | 786 | 17.6 | 246876 | 39 |
| Французскимъ | 4 | | 625 | | 4 | | 625 | |
| Австро-венгерскимъ | — | | — | | — | | — | |
| Голландскимъ. | 27 | 0.8 | 7504 | 1.2 | 27 | 0.8 | 7504 | 1 |
| Бельгійскимъ. | 1 | | 566 | | 1 | | 566 | |

Такимъ образомъ Архангельскъ представляетъ единственный въ Россіи портовой городъ, гдѣ въ заграничномъ плаваніи т. е. во ви́ншей торговлѣ русское торговое мореходство принимаетъ участіе въ размѣрѣ 45%. Если къ числу судовъ (2158 суд.) заграничнаго плаванія прибавить каботажъ (3.738 суд.) то увидимъ что отечественное мореходство по числу судовъ (5.896) превосходитъ почти въ 2 раза приходъ всѣхъ иностранныхъ судовъ и слѣдовательно Архангельскій портъ, одинъ во всей Россіи, имѣетъ право называться *русскимъ портомъ*, ибо онъ

дѣйствительно служить главнымъ образомъ отечественному мореходству. Но при этомъ тотчасъ же видна самая слабая сторона этого мореходства: 5,896 русскихъ судовъ, имѣли вмѣстимость 237,168 ластовъ тогда какъ вдвое меньшее число иностранныхъ судовъ (2.636 судовъ) имѣли вмѣстимость 541,447 ластовъ т. е. вдвое болѣе. Другими словами нашъ торговый флотъ, даже и тамъ, гдѣ онъ существуетъ, *безъ нѣсколькихъ тысячъ тысячъ лѣтъ*, все еще не вышелъ изъ младенчества и состоитъ изъ мелкихъ каботажныхъ судовъ.

Изъ подробнаго анализа таблицы № 3, можно видѣть:

1. Что общее число приходящихъ и отходящихъ судовъ за 9 лѣтъ сократилось на 80 судовъ, но это объясняется увеличеніемъ тонажа судовъ, который по приходу съ 81.705 ластовъ (1883) увеличился до 106.232 ластва (1891); а по отходу съ 81.867 ластовъ (1883) увеличился до 105.636 ластовъ (1881 г.).

2. Увеличеніе тонажа относится только къ приходящимъ иностраннымъ судамъ и весьма слабо коснулось русскихъ, тонажъ коихъ по приходу съ 8.466 ластовъ увеличился за 9 лѣтъ только до 9.076 ластовъ, а по отходу съ 7.618 ластовъ до 7.622 ластовъ. Совершенно тоже самое замѣчается и въ каботажномъ плаваніи въ коемъ число судовъ за 9 лѣтъ по приходу и отходу сократилось, а тонажъ ихъ по приходу съ 15.467 ластовъ поднялся только до 15.639 ластовъ, а по отходу съ 16.623 ластовъ до 17.005 ластовъ.

3. Упадокъ нашего мореходства на Сѣверѣ станетъ еще яснѣе если мы возьмемъ цифры, выражающія состояніе мореходства за прежніе годы, извлекая эти цифры изъ доклада, который сдѣлалъ нашъ консулъ въ Норвегін, г. Бухаровъ, Обществу содѣйствія Русской промышленности и торговли „О русской торговлѣ въ Финмаркенѣ“

Въ торговлѣ съ Финмаркеномъ обратилось русскихъ судовъ:

въ 1880 году:

| Въ городахъ | Число | Цѣнность въ рубляхъ: | | | | |
|-------------|--------|----------------------|---------|---------|---------|-----------|
| | судовъ | ластовъ | экипажъ | привозъ | вывозъ | всего |
| Вардэ | 233 | 6.725 | 1,170 | 272.162 | 268.533 | 537.695 |
| Вадсэ | 134 | 3.421 | 576 | 164.187 | 179.331 | 343.518 |
| Гаммерфестъ | 76 | 2.206 | 344 | 165.998 | 136.402 | 302.400 |
| Тромсэ | 27 | 1.324 | 157 | 152.584 | 127.266 | 279.850 |
| Итого | 470 | 13.676 | 2.287 | 754.931 | 708.532 | 1.463.463 |

въ 1881 году:

| Въ городахъ | Число судовъ | Цѣнность въ рублѣхъ: | | | | |
|-------------|--------------|----------------------|---------|---------|---------|-----------|
| | | ластовъ | экипажъ | привозъ | вывозъ | всего |
| Вардэ | 251 | 12 488 | 1.178 | 312.421 | 379.318 | 691.739 |
| Вадсэ | 143 | 6.698 | 557 | 227.442 | 170.237 | 397.679 |
| Гаммерфестъ | 75 | 4.345 | 315 | 235.823 | 231.928 | 467.751 |
| Тромсэ | 26 | 2.614 | 153 | 158.783 | 124.058 | 282.841 |
| Итого | 495 | 26.145 | 2.203 | 934.469 | 905.541 | 1.840.010 |

По цифрамъ таблицъ, составленныхъ на основаніи таможенныхъ отчетовъ, въ заграничномъ плаваніи число судовъ, ходившихъ изъ Архангельска преимущественно на Финмаркенъ, въ теченіи 9 лѣтъ было: 2.606 судовъ (таблица № 3) или среднимъ числомъ 287 судовъ ежегодно; а по отходу 2 564 или ежегодно 285 судовъ т. е. почти въ два раза меньше чѣмъ сколько показывается въ 1880 и 1881 году, по даннымъ нашего консула въ Норвегіи. Количество ластовъ за 9 лѣтъ по приходу было 100.315 ластовъ или ежегодно 11.146 ластовъ; по отходу 108.554 ластовъ или ежегодно 12.049 ластовъ, стало быть много меньше того грузового оборота, который показанъ г. Бухаровымъ для 1880 и 1881 годовъ. Цифры эти, вмѣстѣ съ сокращеніемъ числа судовъ т. е. судовладельцевъ, непререкаемо свидѣтельствуютъ объ упадкѣ русскаго мореходства на Сѣверѣ, которое объясняется вполне естественно усиленнымъ водвореніемъ норвежцевъ, и вообще инородческаго населенія, для колонизаціи Сѣвернаго Поморья. О вредѣ этой колонизаціи въ Обществѣ содѣйствія Русской промышленности и торговлѣ возбуждался вопросъ ревнителемъ прогресса нашего Сѣвера, покойнымъ М. К. Сидоровымъ, Н. В. Латкинымъ и др. ¹⁾. Въ опроверженіе подобныхъ жалобъ г. Бухаровъ и прочелъ въ Обществѣ содѣйствія Русской промышленности и торговлѣ свой обстоятельный докладъ „*о мнѣніяхъ сношеніяхъ съ Финмаркеномъ*“ изъ котораго и сдѣланы выше приведенныя выписки о нашей торговлѣ въ Норвегіи, въ 1880 и 1881 годахъ. Какъ чиновникъ министерства иностранныхъ дѣлъ, г. Бухаровъ поставилъ себѣ задачею доказать выгоды норвежской колонизаціи, указывая на пользу и выгоду современныхъ торговыхъ сношеній съ Норвегіей, которыя, по его мнѣнію, не слѣдовало даже стѣснять посылкою военного крейсера, для ограж-

¹⁾ Труды Общ. сод. Рус. пром. и торговлѣ т. XIII, Спб. 1883 г. стр. 252. Докладъ Шаврова тому же Обществу „о развитіи Сѣвера Россіи“.

денія нашихъ поморовъ отъ притѣсненія норвежцами. Желаящихъ познакомиться съ неосновательностью мнѣній и соображеній г Бухарова отсылаемъ къ напечатанному въ трудахъ того же Общества, вслѣдъ за запискою г Бухарова, докладу г-жи Митрополовой о томъ: „*нуженъ ли крейсеръ для охраненія русской промышленности и торговли на Сѣверномъ Океанѣ?*“¹⁾. Здѣсь же обратимъ только вниманіе на самый, крайне печальный фактъ прогрессивнаго упадка русскаго торговаго мореходства на Сѣверѣ. Если фактъ этотъ существуетъ, то очевидно имѣются причины его вызывающія, а искать долго причинъ вызывающихъ упадокъ русскаго мореходства на Сѣверѣ нечего ибо они сами бросаются въ глаза. Норвежцы опередили насъ въ технику судостроенія и рыбныхъ промысловъ, да притомъ имѣютъ капиталы и кредитъ, которыхъ не имѣютъ поморы; потому совершенно естественно, что при полной возможности имѣть суда лучшей постройки и большей вмѣстимости, поселенные въ лучшихъ мѣстахъ берега, вблизи Норвегіи, норвежцы поставлены въ лучшія условія для развитія своего благосостоянія чѣмъ русскіе, коренные поморы. Но съ развитіемъ мореходства у норвежцевъ—колонистовъ, неизбѣжно должно падать мѣстное русское мореходство, поставленное въ условія, не допускающія его конкуренціи съ мореходствомъ норвежскихъ колонистовъ.

„Со времени заселенія Рыбачьяго полуострова норвежцами“, такъ говоритъ, между прочимъ, въ своемъ докладѣ господа Митрополова²⁾ число приходящихъ изъ Норвегіи судовъ сжегодно возрастаетъ. Приходятъ суда за рыбой даже изъ южной Норвегіи“. Такъ какъ на Рыбачьемъ полуостровѣ, отнесенномъ къ „прочимъ пунктамъ“ нѣтъ таможенныхъ учрежденій, а стало быть надлежащаго надзора, то приходящія изъ Норвегіи суда неизбѣжно привозятъ ромъ и всякіе товары, которые норвежцы—колонисты развозятъ, подъ русскимъ флагомъ, на каботажныхъ судахъ, по Мурманскому берегу, эксплуатируя все населеніе и подрывая правильную русскую торговлю черезъ таможенные учрежденія, открытыя для иностранцевъ въ портахъ Бѣлаго моря. Нельзя не припомнить при этомъ того факта, что изъ двадцати выборныхъ должностныхъ лицъ Мурманской волости, о

¹⁾ Труды Об. Сод. рус. пр. и торговлѣ, томъ 13, Спб. 1883 годъ стр. 252 и слѣдующ.

²⁾ Стр. 254.

которыхъ говорить господа Митрополова (стр. 256), оказалось 11 норвежцевъ и 5 финновъ и 4 русскихъ. При такомъ отношеніи совместно живущихъ народностей и при имуществѣ коими пользуются инородцы, странно было бы ожидать прогресса и преобладанія русскаго мореходства, и очень конечно жаль, что обращеніе русскихъ поморовъ въ батраковъ для норманскихъ колонистовъ представляется лишь вопросомъ времени.

4. Какъ видно изъ таблицы № 3, по приходу и отходу парусныя суда преобладаютъ числомъ надъ паровыми, но послѣдніе въ заграничномъ плаваніи превосходятъ ихъ своимъ тонажемъ. Въ каботажномъ же плаваніи парусныя суда преобладаютъ какъ числомъ такъ и тонажемъ надъ пароходами. Объясняется это тѣмъ что, хотя Архангельскъ и лежитъ далеко въ сторонѣ отъ Мурманскаго берега, но до сихъ поръ представляетъ единственный пунктъ, гдѣ поморы во всякое время могутъ найти въ изобиліи необходимые для ихъ обихода мануфактурные товары и разнаго рода хлѣбъ, сплавляемый, изъ внутренности сѣверо-восточнаго района, по р. Двинѣ. Поэтому поморы идутъ въ Архангельскъ на своихъ судахъ не только для сбыта результатовъ своего рыбнаго промысла и закупки необходимаго для нихъ хлѣба, но и запасаются хлѣбомъ для доставки такового въ Норвегію, въ обмѣнъ на рыбный товаръ, который также привозятъ для сбыта въ Архангельскъ. Такимъ образомъ здѣсь происходитъ усиленный приходъ и отходъ каботажныхъ судовъ. Иностранные пароходы, приходящіе за лѣсомъ, не могутъ отнять у каботажа этихъ грузовъ, такъ какъ по дорогѣ въ Англію не могутъ заходить въ порты Мурманскаго берега, гдѣ нѣтъ таможенъ, а субсидируемые пароходные рейсы, подъ русскимъ флагомъ, только водворяются на Сѣверѣ весьма слабыми по капиталу обществами, которыя не могутъ такъ быстро обездолить каботажъ, какъ это дѣлаетъ на Черномъ морѣ Русское Общество пароходства и торговли.

6. Балластъ въ Архангельскѣ, какъ и въ Мезени составляетъ главный предметъ морской перевозки, одинаково въ заграничномъ и каботажномъ плаваніи. Пришло 4253 судна съ 193.421 ластъ товаровъ, а 4278 судовъ привезли вмѣсто товару 585.194 ластва балласту. При отходѣ почти всѣ суда нагрузились товаромъ, ибо отошло 7880 судовъ съ 768.561 ластовъ товару и не нашли груза только 646 судовъ, которые взяли балласту 30.829 ластовъ. Этими цифрами характеризуется направленіе торговли Архангельска: онъ представляется преимущественно однимъ изъ отпускныхъ пор-

товъ, потребляющихъ весьма немного привозныхъ иностранныхъ товаровъ.

Какіе же товары привозились въ Архангельскъ и отвозились за границу?

Главнымъ предметомъ отпуска служить лѣсной товаръ разнаго наименованія, смола древесная, зерновой хлѣбъ, мука разная, ленъ, льняное сѣмя, мясо, масло коровье, яйца и другія незначительныя статьи мѣстнаго производства. Отпускъ лѣснаго матеріала занимаетъ первое мѣсто и прогрессируетъ благодаря изобилію лѣсовъ по рр. Мезени и Печорѣ. Въ 1883 году отпускъ его составлялъ сумму 1.349.252 р., а въ 1891 выражался суммою 2.563.685 рублей, представляя болѣе 40% всего заграничнаго отпуска.

Вторымъ по важности стоитъ отпускъ зернового хлѣба и особенно овса и муки ржаной, льну и льнянаго сѣмени, которыя сплавляются къ Архангельску по Сѣверной Двинѣ, изъ Вологодской и особенно изъ хлѣбородной Вятской губерніи, гдѣ хлѣба закупаются въ городахъ: Слободскомъ, Вяткѣ, Котельничѣ и Орловѣ. Сбытъ ржаной муки черезъ Архангельскъ имѣетъ то особенно-важное значеніе, что она служитъ единственною статьею, пригодною для активной обмѣнной торговли на нихъ поморовъ съ Норвегіей. Муку эту поморы въ норвежскихъ портахъ Вардзэ, Вардэ, Гаммерфестъ и Тромсэ мѣняють на норвежскую рыбу, правда плохого качества, но, тѣмъ не менѣе, получаютъ отъ того достаточную прибыль, или, вѣрнѣе, средства къ существованію. Къ сожалѣнію, благодаря отдаленности и неудобствамъ доставки, мука въ Архангельскѣ обходится такъ дорого что, по свидѣтельству бывшаго нашего консула въ Норвегіи г. Бухарова, на докладъ коего мы уже ссылались, мука, привезенная въ Гаммерфестъ и Тромсэ изъ Бергена, обходится дешевле архангельской. Въ послѣднее время и лѣсъ изъ портовъ южной Норвегіи доставляется сюда дешевле чѣмъ съ Мурманскаго берега, что ослабляетъ сбытъ нашего лѣса и служитъ одною изъ главныхъ причинъ прогрессивнаго упадка активной морской торговли поморовъ съ Норвегіей.

Отпускъ овса постояненъ и достигъ въ 1891 году 2.198.532 пудовъ, представляя надежную статью сбыта. Тоже должно сказать о льняномъ сѣмени, льнѣ и льняной кудели, отпускъ коихъ не сокращается. Въ 1891 году онъ составлялъ для льнянаго сѣмени всего 354.541 пуд., а для льна и льняной кудели 210.052 пуда.

Древесная смола, вмѣстѣ съ пенькою, нѣкогда составляли чуть не предметъ монополіи Архангельска на европейскомъ рынкѣ. Но, съ развитіемъ желѣзнаго судостроенія, выдѣлки проволочныхъ ка-

натовъ и цѣпей, — спросъ на древесную смолу и пеньку значительно ослабѣлъ и отпускъ, за послѣдніе 9 лѣтъ, не только не увеличился, но значительно сократился именно: съ 1.357.390 пудовъ для 1883 года до 990.102 пуда въ 1891 году.

Главными предметами привоза служатъ каменный уголь, доставка коего постоянно прогрессируетъ, составляя въ 1883 году 231.938 пуд., а въ 1891 году — 278. 227 пудовъ, а также рыба, привозъ которой почти удвоился именно: въ 1883 году привезли 408.125 пудовъ а въ 1891 г. 773.141 пудовъ. Привозъ рыбы, какъ значится по таможеннымъ отчетамъ, производится преимущественно поморами и составляетъ, частію результатъ изъ собственнаго промысла, а частію результатъ обмѣнной торговли съ Норвегіей, куда поморы возятъ муку, покупаемую ими въ Архангельскѣ. Къ сожалѣнію, съ водвореніемъ иностранныхъ колоній на Мурманѣ, норвежцы начинаютъ сильно вредить своею конкуренціею поморамъ и эта конкуренція представляетъ весьма сильную опасность для нашего мореходства на Сѣверномъ Океанѣ.

Самая важная, повидимому статья привоза — соль, необходимая для посола рыбы и, стало быть, для успѣха рыбныхъ промысловъ поморовъ, — ввозится очень слабо ибо въ 1883 году привезено ея было въ Архангельскѣ 231.300 пудовъ, а въ 1891 году доставлено только всего 50.339 пудовъ.

Затѣмъ привозъ состоитъ изъ мелкихъ статей и разныхъ предметовъ потребленія городскихъ жителей какъ: разныхъ мануфактурный и бакалейный товаръ, вино въ бочкахъ и бутылкахъ, рисъ, сахаръ и т.п. Замѣчательно, впрочемъ, при этомъ то, что въ числѣ привезенныхъ изъ за границы товаровъ фигурируетъ *ржаная мука*, которой въ 1885 году доставлено было 43857 пудовъ, а въ 1891 году 66.371 пудъ. Это лучше всего доказываетъ какъ ненормально поставлена у насъ морская торговля на Сѣверѣ. Ржаная мука есть продуктъ исключительно русскаго производства и попасть въ Архангельскъ она могла не иначе какъ проѣхавшись по всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, за границу, по такому дешевому тарифу, что, — послѣ перевозки, на иностранномъ суднѣ, въ Архангельскѣ, — могла стоить дешевле той ржаной муки, которая доставляется сюда безъ дорогъ, періодическимъ сплавомъ по р. Сѣверной Двинѣ. Фактическій примѣръ возможности такого невѣроятнаго *сбыта русскихъ произведеній въ Россію*, при посредствѣ желѣзнодорожной сѣти и иностраннаго мореходства, — служить приходъ, въ 1886 году, изъ Кенигсберга въ Ревель нѣмецкаго парохода „Аяксъ“, который доставилъ русскій ячмень по цѣнѣ 35 —

37 коп. за пудъ, тогда какъ при прямой доставкѣ ячменя помимо Кенигсберга, по той же самой сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, ячмень обошелся бы 45—48 коп.

На основаніи вышеприведенныхъ данныхъ о современномъ положеніи морской торговли въ Архангельскѣ постараемся выяснитъ значеніе этого русскаго порта.

Никто не можетъ отрицать того, что нашъ сѣверовосточный районъ имѣетъ нужду въ отпускномъ портѣ, для сбыта своихъ разнообразныхъ произведеній и для снабженія населенія всѣми предметами потребленія, которыхъ не имѣется на мѣстѣ. Если имена царствъ: Югорскаго, Обдорскаго, Кондійскаго, занимавшихъ сѣверовосточный районъ, сохранились лишь въ большомъ царскомъ титулѣ и исчезли изъ народной памяти, то исторія свидѣтельствуетъ что они не только существовали, но были населены и богаты. Великій Новгородъ велъ здѣсь торговлю и заводилъ колоніи, присоединенныя къ Московскому Царству въ 1478 году. Въ 1499 году Іоаннъ Грозный послалъ съ войсками воеводъ Курбскаго и Ушатаго, которые перейдя съ Печоры, черезъ Уральскій хребетъ, покорили 41 вогульскій городъ, взяли къ плѣнъ 50 князей и 1000 лучшихъ людей. Если теперь на мѣстѣ прежнихъ городовъ и колоній нѣтъ деревень и даже поселковъ,—то иначе и быть не могло въ заброшенномъ краѣ, гдѣ, за отсутствіемъ путей сообщенія, изолированные инородцы были предоставлены собственнымъ силамъ и, не будучи въ состояніи бороться съ пространствомъ и климатомъ, постоянно страдали и постепенно вымирали.

По географическимъ условіямъ лучшимъ пунктомъ для отпускнаго порта въ сѣверо-восточномъ районѣ служить Архангельскъ, который хотя и лежитъ на рѣкѣ, впадающей въ замерзающее море, но рѣка эта глубоко вдается во внутрь страны и климатъ, въ ея бассейнѣ, менѣе суровъ чѣмъ въ бассейнахъ рѣкъ Мезени, Печоры и Оби,—которые съ большими затрудненіями могутъ служить путями для торговли сѣверовосточнаго района съ Европою. Кромѣ того Архангельскъ имѣетъ за собою многовѣковое существованіе и,—не смотря на всѣ искусственныя мѣры къ ослабленію его внѣшней торговли, принятыя Петромъ Великимъ, въ интересахъ развитія Петербурга,—до сихъ поръ имѣетъ до 16.441 душъ жителей и сохранилъ свое мѣсто первенствующаго торговаго порта на Бѣломъ морѣ. Если цифры таможенныхъ отчетовъ показываютъ прогрессивный упадокъ торговли Архангельска, — то это вполне естественно и надо лишь удивляться жизненности

Архангельска, какъ торговаго города и несокрушимой энергіи его обитателей, потомковъ новгородцевъ,—которые такъ мужественно выдерживаютъ какъ всѣ интриги англичанъ и норвежцевъ, захватывающихъ постепенно всю торговлю и мореходство на Сѣверѣ, такъ и полное отсутствіе путей сообщенія съ внутренностью Россіи, вслѣдствіе своекорыстныхъ расчетовъ еврейско-нѣмецкихъ концессионеровъ и комбинаторовъ, уже 35 лѣтъ неустанно трудящихся надъ тѣмъ, чтобы добиться постройки такихъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя *направили-бы* искусственно всѣ произведенія сѣверовосточнаго раіона *не къ Бѣлому морю и Сѣверному океану*, какъ это должно быть, въ интересахъ Россіи, *а въ черту еврейской осѣдлости*, для сухопутной передачи нашего сырья вдоль австрійской и германской границъ. Практическіе примѣры Либавы, Новороссійска, Батума изъ маленькихъ поселковъ превратившихся, въ нѣсколько лѣтъ, въ важные отпускные порты, слишкомъ очевидно выясняютъ важное значеніе желѣзныхъ дорогъ, изъ внутренности страны, для роста портовыхъ городовъ. Но дорогъ этихъ не строить для старѣйшаго и единственнаго русскаго порта Архангельска, хотя не скупятся на линіи, которыя увозили бы грузы изъ сѣверовосточнаго раіона, при содѣйствіи Камы и Волги, въ Германію и Австрію, постепенно лишая Архангельскъ его вѣковаго, благотворнаго значенія и вліянія на развитіе Сѣвера Россіи и русскаго мореходства на Сѣверномъ океанѣ.

Изъ сохранившихся преданій извѣстно, говоритъ Бухаровъ въ своемъ докладѣ, который мы уже цитировали, что въ XV и XVI столѣтіяхъ русскіе поморы, Архангельской губерніи, въ значительномъ количествѣ ежегодно посѣщали Финмаркенъ,¹⁾ гдѣ занимались рыбными промыслами, доходя съ этою цѣлью до Нордкапа и далѣе; оставались зимовать на Норвежской землѣ; устраивали тамъ склады выловленной рыбы и другихъ припасовъ. Это подтверждается постановленіемъ датскаго правительства 10 февраля 1747 г. на основаніи коего русскимъ разрѣшено было заниматься рыбными промыслами въ Норвегіи на разстояніи одной мили отъ берега.

Изъ донесеній губернатора Финмаркена за 1775 годъ видно что за послѣдніе два года 244 рыболовныхъ судна, съ экипажемъ до 1000 человекъ, занимались рыбными промыслами въ Финмаркенѣ,

1) О мѣновыхъ сношеніяхъ съ Финмаркеномъ, докладъ г. Бухарова. Труды Об. Сод. Рус. Пром., т. XIII, стр. 201 и 202.

да сверхъ того было 81 палубное судно для отвоза вылавливаемой рыбы.

Въ это время (1774 г.) на Финмаркенѣ все населеніе состояло приблизительно изъ 300 семей или, полагая по 5 душъ на семью, всего изъ 150 душъ съ женами, дѣтьми и стариками, тогда какъ русскихъ, взрослыхъ рабочихъ промышленниковъ русское поморье высылало сюда до 1000 человекъ. Это даетъ мѣрило тому отношенію, которое было при Екатеринѣ II, между населеніемъ Финмаркена и населеніемъ нашего сѣвернаго Поморья. Тогда въ Архангельскѣ было до 40 торговыхъ домовъ, производившихъ торговлю на собственныхъ корабляхъ; 5 купеческихъ корабельныхъ верфей и 600 купеческихъ капиталовъ. Стало быть сто лѣтъ тому назадъ блестящее торгово-экономическое положеніе нашего Сѣвера не было возможности сравнивать съ слабо населеннымъ Финмаркеномъ. Какъ все измѣнилось съ тѣхъ поръ!!

Съ 1781 года начались жалобы на русскихъ промышленниковъ, со стороны бергенскихъ купцовъ-монополистовъ, захватившихъ въ свои руки торговлю и промыслы Финмаркена, — но приливъ русскихъ промышленниковъ все увеличивался до 1789 года. Съ этого года, по объявленіи свободной торговли и учрежденіи торговыхъ городовъ, населеніе Финмаркена усилилась и, по словамъ г Бухарова, „замѣчается обратное явленіе, частію вѣдѣвшее развитіе промысловъ на Мурманскомъ берегу, по обильному тамъ лову рыбы, но главнымъ образомъ потому что, *вслѣдствіе свободной торговли на Финмаркенѣ, русскіе находили эту торговлю болѣе выгодною и легкою, чѣмъ занятіе промыслами*“¹⁾. Гдѣ же доказательства этому? Торговли своей съ Финмаркеномъ поморы не развили, не смотря на свободу и облегченія, а число поморовъ, производившихъ промыслы, постепенно сокращалось и наконецъ всѣ промыслы русскихъ сосредоточились въ Киббергѣ и въ пяти становищахъ въ окрестностяхъ Вардэ, гдѣ, — въ силу закона 13 сентября 1830 г., — русскіе и до сихъ поръ имѣютъ право, не только заниматься промыслами, но проживать на берегу и устривать склады.

Однако этими правами поморы въ настоящее время пользуются весьма мало и число русскихъ судовъ въ Киббергѣ рѣдко достигаетъ 25—35 рыболовныхъ шнягъ, съ 50—200 экипажа. По мнѣнію г Бухарова это происходитъ потому что рыбные промыслы стали будто бы выгоднѣе на Мурманскомъ берегу, ибо

¹⁾ Тамъ же стр. 202.

онъ не допускаетъ такой мысли чтобы норвежцы, въ качествѣ просвѣщенныхъ европейцевъ, могли дѣлать какія нибудь притѣсненія русскимъ промышленникамъ, чтобы ствадить ихъ отъ посѣщенія Кибберга. Между тѣмъ по словамъ самого г. Бухарова, не смотря на менѣе прибыльный ловъ, за Киббергомъ всегда остается передъ Мурманскимъ берегомъ преимущество начала болѣе ранняго весенняго промысла, отсутствіе продажи спиртныхъ напитковъ, законность и порядокъ ¹⁾).

Такое мнѣніе г. Бухарова, будто бы наши поморы бросаютъ болѣе выгодные промыслы и бѣгутъ въ Киббергъ искать порядка и законности, весьма рискованно и не вѣрно; они ѣдутъ въ Киббергъ за рыбою ранняго улова. Высказанное г. Бухаровымъ мнѣніе подтверждаетъ лишь тотъ фактъ, отрицаемый почитателями норвежской колонизаціи Мурмана, что у насъ тамъ не существуетъ того, безъ чего никакой прогрессъ нигдѣ не мыслимъ: *достаточно сильной власти*, чтобы установить порядокъ. Въ докладѣ г-жи Митрополовой разсказывается случай: когда на Рыбачьемъ полуостровѣ, въ Зубовской бухтѣ, разбилося 126 судовъ и тѣла утонувшихъ были выброшены на берегъ, то мѣстные норвежскіе поселенцы, въ виду находившихся на берегу спасшихся семействъ этихъ несчастныхъ, сдирали съ мертвыхъ одежду, бросая голыя тѣла обратно въ море: а оставшихся въ живыхъ обирали, направляя на нихъ заряженные ружья, угрожая разстрѣліемъ въ случаѣ сопротивленія. Вотъ какую цивилизацію приносятъ на сѣверъ Россіи норвежскіе колонисты, цивилизацію совершенно не согласную съ тысячелѣтними христіанскими традиціями нашихъ русскихъ поморовъ и обрусѣвшихъ лопарей и кореловъ, считающихъ своею обязанностью спасать погибающаго ближняго и помогать ему въ бѣдѣ.

Но если число русскихъ промысловыхъ судовъ на Финмаркенѣ ежегодно сокращается, то число норвежскихъ елъ, промысляющихъ у русскихъ береговъ, весьма значительно. Въ 1867 году оно равнялось 150 еламъ съ 750 человекъ экипажа ²⁾). Въ 1868 году, по случаю необыкновеннаго обильнаго улова на Мурманѣ, число елъ достигло 300 съ 1.500 человекъ экипажа; а по собранному самимъ г. Бухаровымъ свѣдѣніямъ, въ 1882 году, число норвежскихъ елъ достигало 800 елъ съ 4.000 человекъ экипажа. Отсюда ясно вытекаетъ необходимость, для русскихъ

¹⁾ Тамъ же стр. 205.

²⁾ Тамъ же стр. 206.

поморовъ, плыть въ Кибергъ, ради рыбнаго лова, уже потому, что благодаря болѣе раннему выходу въ море изъ своихъ незамерзающихъ портовъ, норвежцы успѣваютъ воспользоваться самымъ богатымъ уловомъ у русскихъ береговъ. Затѣмъ становится очевиднымъ что помору, болѣе выгодно везти въ Норвегію муку и вымѣнять ее у норвежцевъ на рыбу, чѣмъ ловить самому рыбу тамъ, гдѣ она выловлена. Но и такую торговую операцію норвежцы желаютъ отнять у поморовъ, ибо предпочитаютъ самолично доставлять свой уловъ въ Архангельскъ и мѣнять его тамъ на муку.

Такимъ образомъ изъ словъ ревностнаго защитника пользы отъ норвежско-финляндской колонизаціи на Мурманъ видно что эта колонизація внесла на Мурманъ незаконность и безпорядокъ, да еще и гешефтмахерство. По словамъ г. Бухарова появилась маскированная перепродажа русскихъ судовъ финляндцамъ и норвежцамъ; безсовѣстная эксплуатація и спайваніе поморовъ, посредствомъ торговли иностранцевъ подъ русскимъ флагомъ.

Что же выходитъ изъ всего сказаннаго? Если въ 1770 году одинъ изъ приказчиковъ писалъ своему хозяину въ Бергенъ: „что русскіе не только осмѣливаются притѣснять жителей своимъ промысломъ, но даже осмѣливаются развѣзжать по становищамъ для закуски рыбы“, ¹⁾ то въ настоящее время подобныя жалобы должны слышаться уже со стороны русскихъ, прибавляя къ закупкѣ рыбы еще безнравственную продажу спиртныхъ напитковъ. Учрежденіе военного крейсерства на Сѣверѣ, установленнаго вопреки мнѣнію г. Бухарова, и поимка имъ норвежскихъ судовъ не законно производящихъ рыбный ловъ въ нашихъ водахъ, краснорѣчиво свидѣтельствуетъ о томъ, какъ губительно должна отражаться предприимчивость норвежскихъ колонистовъ на благосостояніи поморовъ и какъ несовременна и вредна, проповѣдуемая либеральными чиновниками, норвежско-финляндская колонизація исконныхъ русскихъ земель, которыя слѣдовало бы предоставить русскому народу, незнающему куда спастись отъ безземелья и сопровождающаго его нищенства!

Мы еще будемъ имѣть случай возвратиться къ этому вопросу, а теперь будемъ продолжать выясненіе значенія Архангельска.

Исторія развитія Финмаркена, на основаніи словъ г. Бухарова, желавшаго доказать выгоды чужеземной колонизаціи Сѣвера, показываетъ что процвѣтаніе торговли Архангельска, при

¹⁾ Докладъ Бухарова; Труд. Общ. Сод. т. XIII, стр. 208 и 209

Екатеринѣ II, совпадаетъ съ періодомъ высшаго развитія русскаго мореходства на Сѣверномъ океанѣ. Это вполне естественно, ибо мореходство есть морской извозный промыселъ, а слѣдовательно, если по берегамъ нѣтъ торговыхъ городовъ, гдѣ собираются грузы или какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящемъ случаѣ, если торговля въ приморскихъ городахъ падаетъ, то и мореходство должно сокращаться. Если при этомъ эксплуатація страны и торговля въ приморскихъ городахъ сосредоточиваются въ рукахъ иностранцевъ, то результатомъ этого должно быть хищническое истребленіе естественныхъ богатствъ страны и раззореніе ея обитателей. Оба эти результата констатируются всѣми официальными и неофициальными данными, а потому наступило время не говорить только о національной политикѣ, но и воспользоваться ею, для огражденія интересовъ государства отъ результатовъ иноземной эксплуатаціи Сѣвера Россіи.

Бывшій начальникъ Архангельской губерніи Н. М. Барановъ въ 1881 году, передъ началомъ открытія засѣданія архангельской комиссіи, сказалъ между прочимъ слѣдующее:

„Въ Архангельскѣ, какъ на кладбищѣ, виднѣются тамъ и сямъ памятники о его старомъ значеніи, о его прежней широкой и полезной для государства дѣятельности: опустѣлые дома такъ недавно еще работавшихъ торговыхъ фирмъ; разваливающіеся заводы и набережныя; фундаменты эллинговъ и верфей; почти заброшенные фундаментальныя зданія морскаго вѣдомства и тамъ, гдѣ прежде, съ такимъ успѣхомъ для русской торговли, изъ русскаго лѣса, русскіе мастера строили ходкіе корабли, теперь мы видимъ иностранные суда, приходящіе обогащаться на нашихъ водахъ китовымъ и рыбнымъ промыслами“ ¹⁾.

Прибавимъ: „и эксплуатировать Россію внѣшнею торговлею, которая раззоряетъ край и населеніе, обогащаетъ только иностранцевъ экспортеровъ и судохозяевъ, посылающихъ свои суда съ балластомъ для вывоза русскихъ произведеній за границу“

Кто виноватъ въ этомъ, записано въ исторіи и потому отсылаемъ желающихъ знать это къ многочисленнымъ трудамъ о сѣверѣ Россіи почтеннаго М. К. Сидорова; отсылаемъ къ описаніямъ дѣятельности всѣхъ комиссій и пушественниковъ по нашему заброшенному поморью Сѣвернаго океана и по сѣверо-

¹⁾ Нуженъ ли намъ крейсеръ на Сѣверномъ океанѣ? Докладъ г-жи Митрополовой. Труды Общ. Сод. Рус. пром. и торговлѣ, т. XIII, Спб. 1883 г. стр. 258—259.

восточному району. Грустно читать все это, но полезно для техъ, кто желаетъ знать отчего всѣ благія намѣренія правительства, а равно и принципы экономической науки даютъ у насъ результаты, обратные тѣмъ, которыхъ ожидаютъ. Изъ чтенія всего поименованнаго приходится невольно сдѣлать заключеніе что Архангельскъ, въ интересахъ силы и могущества Россіи, требуетъ особаго къ себѣ вниманія и исключительной помощи правительства, для устраненія тѣхъ злополучныхъ условій, въ которыя поставленъ, не только этотъ городъ, но все поморье Сѣвернаго океана съ Бѣлымъ моремъ, да и весь сѣверовосточный районъ Россіи. А вѣдь въ нѣдрахъ и на поверхности этой колоссальной территоріи лежитъ много богатствъ, правильная разработка коихъ трудомъ русскаго народа дала бы безбѣдное существованіе миллионамъ рабочихъ рукъ!

3. О не га.

Онега, прежде другихъ городовъ всей Россійской Имперіи, испытала на себѣ прелести и послѣдствія „привлеченія иностранныхъ капиталовъ и предприимчивости для развитія производительныхъ силъ нашего отечества“ Когда еще у насъ никто не думалъ объ эксплуатаціи нашихъ естественныхъ богатствъ, при помощи иностранныхъ капиталовъ,—англичанинъ Гомъ въ 1760 году, получилъ исключительное право, въ теченіи 25 лѣтъ, вырубать въ онежскихъ лѣсахъ ежегодно до 600.000 деревьевъ не только безпошлинно, но съ выдачею ему 300.000 р. монетою, которые впоследствии были зачтены ему въ награду ¹⁾. Съ того, 1761 года, этотъ англичанинъ устроилъ контору и началъ свою торговлю лѣсомъ въ Устьянской волости, какъ называлась тогда Онега, получившая въ 1781 году, по указу Екатерины II, наименованіе открытаго порта. Въ это время дѣла Гома разстроились и завѣдываніе эксплуатаціею онежскихъ лѣсовъ было передано вологодской казенной палатѣ, которая и передавала эксплуатацію лѣсовъ иностраннымъ торговымъ компаніямъ въ арендное содержаніе. Каковы были условія заключаемыя съ этими компаніями можно видѣть изъ протеста управляющаго Онежскою контрольною палатою отъ 20 февраля 1868 года ²⁾ о невыгодности для казны кон-

¹⁾ Сѣверъ Россіи, М. К. Сидорова, т. I. Спб. 1870 г., стр. 184. Годъ на Сѣверѣ С. В. Максимова. Спб. 1858 г., т. I, стр. 120.

²⁾ Протестъ этотъ напечатанъ въ книгѣ М. К. Сидорова, Сѣверъ Россіи Спб. 1870 г., т. I, стр. 425.

тракта, заключеннаго 3 марта 1863 г. на 25 лѣтъ, съ жительствоющимъ въ Архангельскѣ англичаниномъ Кларкомъ, представителемъ компаніи Онежской лѣсной торговли.

Контрактомъ этимъ представлялось компаніи въ теченіи 25 лѣтъ, монопольное право вывоза изъ Онежскаго порта за границу лѣсныхъ матеріаловъ. Протестъ контрольной палаты конечно остался безъ послѣдствій и компанія онежскаго торговаго до сихъ поръ монопольно эксплуатируетъ онежскія лѣса и обывателей Онеги, которые большею частію работаютъ при рубкѣ, распиловкѣ и доставкѣ лѣснаго матеріала на разгрузныхъ судахъ къ острову Кію, гдѣ, за мелководьемъ р. Онеги, останавливаются иностранные суда, приходящіе съ балластомъ за лѣсомъ. Въ настоящее время въ г. Онегѣ считается 2728 душъ жителей. По описанію г. Максимова въ Онегѣ нѣтъ ни кузнецовъ, ни столяровъ, а есть только плотники, которые нужны англійской компаніи для раздѣлки лѣса. Рыбная ловля здѣсь незначительна, такъ что съ нею справляются женщины. Городской торговли рѣшительно не существуетъ: вся она находится въ рукахъ Онежской лѣсной компаніи, имѣющей здѣсь свои магазины, изъ которыхъ снабжаетъ она всѣмъ необходимымъ работающимъ на нее обывателей. Такимъ образомъ все населеніе Онеги представляетъ наемныхъ рабочихъ, закабаленныхъ иностранною торговою фирмою, а при такихъ условіяхъ—вполнѣ естественно, — нечего разсчитывать чтобы населеніе города могло достигнуть благосостоянія, или могло вести активную торговлю съ Норвегіей, или заниматься морскими промыслами! Фабричная работа, съ заборомъ впередъ жалованья, можетъ только постепенно довести населеніе до нищеты и къ ней именно направляется постепенно древній торговый и промысловый городъ Онега!

Судя по балансу внѣшней торговли въ Онегѣ, также какъ и въ Мезени и Архангельскѣ, благосостояніе населенія должно-бы процвѣтать, такъ какъ отпускъ отъ 3 до 9 разъ превосходитъ привозъ, что видно изъ слѣдующихъ цифръ, въ рубляхъ:

| | Отпускъ товаровъ. | Привозъ. |
|------|-------------------|----------|
| 1883 | 245.670 | 74.280 |
| 1884 | 263.203 | 45.037 |
| 1885 | 294.104 | 54.876 |
| 1886 | 311.393 | 77.657 |
| 1887 | 326.612 | 33.678 |
| 1888 | 320.100 | 35.826 |
| 1889 | 483.964 | 35.219 |
| 1890 | 214.774 | 13.032 |
| 1891 | 73.350 | 26.796 |

Видимо что торговля, какъ по привозу, такъ и по отпуску, за 9 лѣтъ, не только не развивается, но значительно падаетъ, а это вовсе не свидѣтельствуеетъ чтобы населеніе обогащалось отъ усиленнаго вывоза лѣса, вырубка и доставка коего съ каждымъ годомъ становится труднѣе, вслѣдствіе вѣковой безконтрольной и хищнической эксплуатаціи онежскихъ лѣсовъ.

Главный предметъ отпуски изъ Онеги составляетъ лѣсной матеріалъ, но составить себѣ точное понятіе о размѣрѣ его отпуски трудно, такъ какъ въ таможенныхъ отчетахъ отпускъ этотъ значится въ одни года въ рубляхъ, а въ другіе въ пудахъ. Въ рубляхъ вывезено лѣсу въ нижеслѣдующіе года на сумму:

| | |
|-----------|--------------|
| 1883 году | 243.632 руб. |
| 1884 „ | 259.147 „ |
| 1885 „ | 291.640 „ |
| 1886 „ | 309.533 „ |
| 1887 „ | 323.551 „ |
| 1888 „ | не было. |
| 1890 „ | 208.815 „ |
| 1891 „ | 67.196 „ |

Во всякомъ случаѣ изъ этихъ цифръ видно что лѣсная торговля въ Онегѣ постепенно сокращается, а такъ какъ потребность въ хорошемъ лѣсѣ не уменьшится, то изъ этого можно сдѣлать только одно заключеніе, что преемники г. Гома, съ 1760 по 1891 годъ, не даромъ трудились надъ эксплуатаціей онежскихъ лѣсовъ и обчистили ихъ порядкомъ! Чтоже выиграло отъ того русское государство и населеніе Онеги, которое за 131 годъ достигло только 2728 душъ т.е. меньше того размѣра, котораго достигаютъ многія деревни, при учрежденіи въ нихъ какой нибудь фабрики или завода? Въ 1891 году вся торговля этого портоваго города, основаннаго ранѣе Одессы, за исключеніемъ лѣса, выражается по отпуску 6160 рублями,— что вовсе не указываетъ на богатство края или на развитіе нашихъ торговыхъ сношеній съ Англіей, которая 131 годъ трудилась надъ истребленіемъ лѣса въ онежскомъ бассейнѣ.

Въ привозѣ главную статью занимаетъ рыба, которой привезено было въ 1891 году 36.831 пудъ, и соль, которой привезено въ 1891 году 2081 пудъ. Затѣмъ никакихъ мануфактурныхъ товаровъ не привозится изъ Англіи для потребностей жителей Онеги, которая очевидно, не смотря на значительный приходъ иностранныхъ кораблей, не ведетъ никакой торговли съ Европою,—да и не можетъ, ибо все ее годное къ работѣ населеніе,

около 538 человекъ, едва достаточно для заготовленія и доставки на иностранные корабли лѣса, вывозимаго Онежскою компаніею. Какъ мало богатѣетъ край отъ этой работы, видно по ничтожной суммѣ привоза товаровъ и по полному отсутствію отпуска какихъ нибудь мѣстныхъ произведеній, за исключеніемъ вывозимаго англичанами лѣса.

Обратимся теперь къ анализу положенія мореходства въ г. Онегѣ ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | °/о | Ластовъ | °/о | Отошло судовъ | °/о | Ластовъ | °/о |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего | 958 | --- | 109656 | — | 951 | — | 108664 | — |
| Среднее въ годъ | 106 | — | 12184 | — | 106 | — | 12075 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 480 | 50,1 | 74140 | 68 | 573 | 60,3 | 75786 | 70 |
| каботажномъ | 478 | 49,9 | 35506 | 32 | 378 | 39,7 | 32878 | 30 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 419 | 87,2 | 53669 | 72,7 | 514 | 90 | 53414 | 70,5 |
| паровыхъ | 61 | 12,8 | 20471 | 27,3 | 59 | 10 | 22372 | 29,5 |
| съ товаромъ. | 189 | 39,5 | 9276 | 12,5 | 572 | 100 | 75767 | 100 |
| съ балластомъ | 291 | 65,5 | 64864 | 87,5 | 1 | | 19 | |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 253 | 52,9 | 6826 | 19,2 | 152 | 40,2 | 3975 | 12,1 |
| паровыхъ | 225 | 47,1 | 28630 | 80,8 | 226 | 59,8 | 28903 | 87,9 |
| съ товаромъ | 287 | 60 | 20204 | 56,9 | 167 | 44,2 | 11268 | 34,2 |
| съ балластомъ | 191 | 40 | 15252 | 53,1 | 211 | 55,8 | 21610 | 65,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 182 | 37,9 | 6784 | 9,2 | 276 | 48,1 | 9014 | 12,8 |
| Шведско-норвежскимъ | 174 | 36,3 | 32706 | 44,2 | 173 | 30,1 | 32286 | 42,7 |
| Датскимъ | 9 | 1,9 | 2005 | 2,7 | 8 | 1,3 | 2005 | 2,6 |
| Германскимъ. | 58 | 12,1 | 12359 | 16,6 | 56 | 9,7 | 12036 | 15,8 |
| Великобританскимъ | 55 | 11,4 | 19883 | 26,8 | 55 | 9,5 | 19151 | 25,3 |
| Голландскимъ | 2 | 0,4 | 403 | 0,5 | 2 | 0,3 | 463 | 0,6 |

¹⁾ Смотри приложенія таблицы № 4.

Изъ этихъ цифръ и подробной таблицы № 4 видно:

1. Что общее число приходящихъ и отходящихъ судовъ въ Онегъ за 9 лѣтъ прогрессивно уменьшается и по числу судовъ, и по тонажу. Въ 1883 г. пришло 123 судна вмѣстимостію 11758 ластовъ; а въ 1891 г. пришло только 72 судна вмѣстимостію 8298 ластовъ. Отошло въ 1883 году 120 судовъ вмѣстимостію 11816 ластовъ; а въ 1891 только 74 судна вмѣстимостію 8378 ластовъ.

2. Прогрессивное уменьшеніе распространилось и на заграничное плаваніе, въ которомъ въ 1883 году по приходу было 68 судовъ вмѣстимостію 9304 ластва, а въ 1891 году менѣе половины, именно: 27 судовъ вмѣстимостію 3.699 ластовъ или почти одна треть 1883 года. По отходу въ заграничномъ плаваніи въ 1883 году было 89 судовъ, вмѣстимостію 9711 ластовъ, а въ 1891 году 27 судовъ вмѣстимостію 3753 ластовъ.

3. Русскій флагъ, — занимающій 4-е мѣсто по числу судовъ (37,9%) и ихъ вмѣстимости (9,2%), — принималъ въ заграничномъ плаваніи тоже прогрессивно упадающее участіе. Въ 1883 году по приходу было 28 судовъ вмѣстимостію 983 ластва; а въ 1891 году только 14 судовъ вмѣстимостію 313 ластовъ. По отходу въ 1883 году было 50 судовъ вмѣстимостію 1407 ластовъ; а въ 1891 году 14 судовъ вмѣстимостію 367 ластовъ.

4. Нельзя не обратить вниманія на значительный привозъ балласта, которымъ рѣка Онега такъ засорена, что иностранные суда останавливаются нынѣ при устьѣ ея, на Кій-островѣ, гдѣ обменіе рѣчки конечно не замедлитъ проявиться, при дальнѣйшей эксплуатаціи онежскихъ лѣсовъ англичанамъ.

5. Въ каботажномъ плаваніи число судовъ сократилось съ 55 на 45 по приходу, но увеличилось по тонажу съ 2454 до 4599 ластовъ. По отходу какъ число судовъ, такъ и тонажъ ихъ увеличились, именно: въ 1883 году было 31 судно вмѣстимостію 2105 ластовъ; а въ 1891 году 47 судовъ вмѣстимостію 4625 ластовъ.

Какое же заключеніе вытекаетъ изъ этихъ данныхъ о современномъ положеніи мореходства и морской торговли въ Онегѣ?

Прежде всего бросается въ глаза, что не смотря на развитіе англичанами, въ теченіи 131 года, англійской торговли въ г. Онегѣ, посредствомъ эксплуатаціи корабельныхъ лѣсовъ въ онежскомъ районѣ, торговля эта достигаетъ прогрессирующаго упадка даже по отпуску лѣса. Это представляетъ неизбѣжный результатъ вѣковаго истребленія лѣса, который на Сѣверѣ растетъ очень медленно.

Истребленіе лѣсовъ не обогатило, а раззорило онежскій районъ, такъ какъ вывозъ изъ него лѣсного матеріала падаетъ прогрес-

сивно, изъ года въ годъ. Истребленіе лѣсовъ раззорило еще болѣе обывателей города Онеги, работавшихъ на англійскую компанію и отставшихъ отъ своихъ коренныхъ промысловъ: рыболовства и мореплаванія. Если жители Онеги зарабатываютъ столько, что могутъ покупать себѣ привозную изъ Норвегіи или на норвежскихъ судахъ рыбу въ количествѣ болѣе 36 т. пудовъ, то за то у нихъ не остается денегъ на покупку другихъ привозныхъ товаровъ, которые и не доставляются имъ моремъ,—по крайней мѣрѣ черезъ таможеню. Какъ наполняются магазины компаніи, снабжающей, по словамъ г. Максимова, рабочихъ всѣмъ необходимымъ,—этого по таможеннымъ отчетамъ не видно.

Вполнѣ естественно что при этихъ условіяхъ русское мореходство должно было падать, вслѣдствіе отвлеченія населенія отъ морскихъ промысловъ къ фабричной работѣ; съ упадкомъ же отпуска лѣснаго матеріала, вслѣдствіе истощенія лѣсовъ, жителямъ Онеги за недостаткомъ работы при заготовкѣ лѣса пришлось возвратиться къ морскимъ промысламъ, чѣмъ и объясняется нѣкоторое усиленіе каботажа въ послѣдніе годы.

Торговья судьбы Онеги служатъ очевиднымъ опроверженіемъ того лжеученія будто бы можно разбогатѣть, обогащая иностранцевъ предоставленіемъ ихъ эксплуатаціи, нашихъ естественныхъ богатствъ и рабочаго населенія. Сто тридцать лѣтъ прилагались здѣсь иностранные капиталы для заготовленія и отпуска лѣса и, конечно, за это время вывезено лѣснаго матеріала на десятки милліоновъ рублей, которые и достались главнымъ образомъ на долю англійскихъ предпринимателей и арматоровъ. На долю же онежскихъ жителей доставалось лишь столько, сколько было нужно чтобы они не умерли съ голоду и могли работать на англичанъ. О томъ что получила казна,—говорить не будемъ за неимѣніемъ фактовъ; а что она потеряла,—объ этомъ можно судить по протесту управляющаго Онежскою контрольною палатою, дословно напечатанномъ въ книгѣ М. К. Сидорова (Сѣверъ Россіи т. I Спб. 1870 г. стр. 425—440). И конечно прискорбно для каждаго патріота, принимающаго къ сердцу интересы отечества, даже очень прискорбно, что городъ Онега, будучи старше Одессы на 30 слишкомъ лѣтъ,—благодаря эксплуатаціи англичанъ, не только не сдѣлался большимъ торговымъ городомъ, но потерялъ и то значеніе, въ развитіи русскаго мореходства на Сѣверѣ, какое онъ имѣлъ въ качествѣ Устьянской волости до прихода своего благодѣтеля англичанина Гома въ 1761 году!

4. Сумскій посадъ.

Сумскій посадъ принадлежитъ къ числу древнѣйшихъ новгородскихъ поселеній и до 1450 года принадлежалъ знаменитой посадницѣ Великаго Новгорода Марфѣ Борецкой, которая въ этомъ году подарила его Соловецкому монастырю, за коимъ онъ утвержденъ навсегда царскою грамотою въ 1555 году. Посадъ постоянно подвергался нападеніямъ шведовъ, что вынудило построить здѣсь острогъ, для защиты коего набрано было изъ монастырскихъ крестьянъ 100 — 130 человекъ стрѣльцовъ. Въ 1592 году финляндцы, подъ начальствомъ королевско-шведскихъ воеводъ Мавруса Лаврина, да Гавнуса Ивертсена, опустошили все Поморье, но сумскіе стрѣльцы не только выдержали осаду, а сдѣлали вылазку, убили непріятельскаго воеводу, обратили въ бѣгство враговъ и взяли много плѣнныхъ. Съ тѣхъ поръ на Поморье нападали въ 1613 — 1615 годахъ черкесы и русскіе измѣнники подъ именемъ „литовскихъ людей“, а послѣ того Сумскому острогу не приходилось болѣе участвовать въ отраженіи враговъ Россіи ¹⁾. Въ 1806 году, по просьбѣ сумскихъ крестьянъ, они переписаны въ мѣщане, съ переименованіемъ Сумской волости въ Сумскій посадъ, имѣющій въ настоящее время 1.472 души населенія обоюго пола.

Внѣшняя торговля этого посада за послѣдніе 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годы | Привозъ | Отпускъ | Итого |
|------|---------|---------|--------|
| 1883 | 7.030 | не было | 7.030 |
| 1884 | 6.884 | 5.260 | 12.144 |
| 1885 | 16.895 | 3.654 | 20.549 |
| 1886 | 1.300 | 3.245 | 4.545 |
| 1887 | 708 | 1.543 | 2.251 |
| 1888 | 6.865 | 4.617 | 11.482 |
| 1889 | 12.016 | 786 | 12.802 |
| 1890 | 1.042 | 342 | 1.384 |
| 1891 | 2.061 | 3.561 | 5.622 |

Изъ таблицы этой видно:

1. Отличительный характеръ торговли Сумскаго посада съ Европою есть, такъ сказать, случайность: привозъ и отпускъ, безъ всякихъ видимыхъ причинъ, повышается и падаетъ съ ты-

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ. С. Максимова Спб. 1858, стр. 566—571.

сячь на сотни рублей, что прямо указываетъ что внѣшняя торговля здѣсь вовсе не установилась и не имѣетъ правильныхъ оборотовъ. Привезли сюда норвежцы товаровъ, ихъ купили; не привезли, жители обходятся и безъ нихъ, довольствуясь отечественными произведеніями.

2. Не смотря на случайный характеръ внѣшней торговли, какъ по привозу, такъ и по вывозу, въ ней замѣтна наклонность къ пониженію т. е. къ сокращенію сношеній съ Европою, что подтверждается сильнымъ и постепеннымъ упадкомъ участія русскаго флага въ заграничномъ плаваніи.

Движеніе морскихъ судовъ въ Сумскомъ посадѣ за 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 660 | — | 48920 | — | 708 | — | 50608 | — |
| Среднее въ годъ | 93 | — | 5435 | — | 67 | — | 5623 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 56 | 8,5 | 1999 | 4 | 112 | 15,8 | 3235 | 6,3 |
| каботажномъ | 604 | 91,5 | 46921 | 96 | 596 | 84,2 | 47373 | 93,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 54 | 96,4 | 1757 | 87,9 | 110 | 98,2 | 2993 | 92,3 |
| паровыхъ | 2 | 3,6 | 242 | 12,1 | 2 | 1,8 | 242 | 7,7 |
| съ товаромъ | 55 | 98,2 | 1887 | 94,4 | 110 | 98,2 | 2748 | 82 |
| съ балластомъ. | 1 | 1,8 | 112 | 5,6 | 2 | 1,8 | 245 | 8 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 256 | 42,3 | 7227 | 15,3 | 256 | 42,9 | 7554 | 15,7 |
| паровыхъ | 348 | 57,7 | 39694 | 84,7 | 340 | 57,1 | 39819 | 84,3 |
| съ товаромъ | 367 | 60,7 | 22159 | 47,4 | 354 | 59,3 | 21107 | 44,5 |
| съ балластомъ. | 237 | 39,3 | 24762 | 52,6 | 242 | 40,7 | 26266 | 55,5 |

Всѣ суда въ заграничномъ плаваніи пришли и ушли подъ русскимъ флагомъ. Такое невѣротное явленіе для русскаго порта объясняется тѣмъ, что на Мурманѣ много норвежскихъ и финляндскихъ колонистовъ, представляющихъ собою иноземное мо-

¹⁾ Смори приложенія таблица № 5.

реходство, но пользующихся русскимъ флагомъ для привоза иностранныхъ товаровъ. Во всякомъ случаѣ если и есть здѣсь нѣкоторая фальсификація, не позволяющая увлекаться мечтою объ исключительномъ господствѣ русскаго флага, даже въ каботажномъ русскомъ портѣ, то все таки Сумскій посадъ остается однимъ изъ крупныхъ представителей русскаго торговаго мореходства. Если это безпомощное мореходство не процвѣтаетъ здѣсь, то по крайней мѣрѣ оно не падаетъ такъ быстро какъ въ Онегѣ. Приведенныя цифры показываютъ что:

1. Въ 1883 году приходъ выражается 79 судами вмѣстимостію въ 4.677 ластовъ; а въ 1891 году 68 судами вмѣстимостію 5.650 ластовъ. По отходу въ 1883 году было 97 судовъ вмѣстимостію 5.276 ластовъ; а въ 1891 году 70 судовъ вмѣстимостію 5.687 ластовъ.

2. Сокращеніе прихода судовъ и тонажа относится, главнымъ образомъ, къ заграничному плаванію въ коемъ въ 1883 г. пришло 32 судна вмѣстимостію 1.127 ластовъ, а въ 1891 году только 2 судна вмѣстимостію 65 ластовъ. По отходу въ 1882 году было 41 судно вмѣстимостію 1.407 ластовъ, а въ 1891 году только 8 судовъ вмѣстимостію 196 ластовъ. Оно и понятно: плаваніе подъ русскимъ флагомъ норвежскихъ и финляндскихъ колонистовъ, имѣющихъ непосредственныя сношенія съ своею метрополіею, позволяетъ имъ болѣе выгодно пріобрѣтать тамъ товары и привозить ихъ поморамъ подъ русскимъ флагомъ т. е. безъ оплаты таможенныхъ пошлинъ. Зачѣмъ же имъ заграничное плаваніе? При сходныхъ условіяхъ здѣсь повторяется неизбѣжно тотъ же таможенный фокусъ, который продѣлываютъ евреи и нѣмцы на фабрикахъ западной границы, построенныхъ на русской землѣ (подъ русскимъ флагомъ), собственно для обхода платежа таможенныхъ пошлинъ. Это конечно очень остроумно, но весьма жаль, что такимъ злоупотребленіемъ упраздняется всякая надобность для поморовъ вести активную торговлю съ Норвегіей, которая была такъ значительна еще въ 1880 и 1881 годахъ, какъ это видно изъ доклада г. Бухарова.

3. Въ каботажномъ плаваніи Сумскій посадъ прогрессируетъ, хотя и слабо именно: въ 1883 г. пришло 47 судна вмѣстимостію 3.550, а въ 1891 году 66 судовъ вмѣстимостію 5.585 ластовъ. По отходу: въ 1883 году было 56 судовъ вмѣстимостію 3.869 ластовъ, а въ 1891 году 62 судна вмѣстимостію 5.491 ластъ.

4. Такъ какъ здѣсь нѣтъ искусственной торговли съ Европою, какъ въ Онегѣ и другихъ портахъ, то количество балласта, при-

везенное судами заграничнаго плаванія ничтожно. Но за то въ каботажномъ плаваніи суда, больше чѣмъ на половину, пришли и ушли съ балластомъ, что вполне естественно для всѣхъ каботажныхъ судовъ, отправляющихся пустыми на промыслы и доставляющихъ въ видѣ обратнаго груза рыбу и другіе продукты морскаго промысла.

Къ числу преимуществъ Сумскаго посада надо отнести, что черезъ него приходитъ отъ г. Повѣнца самая удобная дорога, длиною 179 верстъ, по которой ежегодно проходятъ тысячи русскихъ богомольцевъ, отправляющихся въ Соловки. Въ Сумѣ богомольцы отдыхаютъ дня два и это, конечно, много способствуетъ оживленію и торговлѣ посада.

5. Сороки.

Портъ Сороки не городъ и не посадъ, а большая деревня, гдѣ открытъ таможенный постъ, благодаря эксплуатаціи ближайшихъ лѣсовъ иностранцами и изобилію рыбы, особенно сельдей. Сороцкая губа при отливѣ мелководна и въ нее иногда заходитъ такое несмѣтное количество сельдей, что вода по словамъ туземцевъ, густѣетъ какъ песокъ или каша: „шапку кинь въ воду не потонетъ; палку воткни не упадетъ, а только вертится“ ¹⁾. Понятно если бы подобное исчисленіе количества приходящихъ сельдей и было нѣсколько преувеличено, то сельдянный промыселъ во всякомъ случаѣ здѣсь такъ изобилуетъ, что онъ одинъ могъ бы составить благосостояніе многочисленнаго населенія; а тутъ еще близъ Сороки благодѣтельные иностранцы лѣсъ заготавливаютъ и вывозятъ для обогащенія нашего Сѣвера.

Вся внѣшняя торговля деревни Сороки съ Лондономъ и Гамбургомъ, по таможеннымъ отчетамъ, выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годы | Привозъ | Отпускъ | Итого |
|------|---------|---------|---------|
| 1883 | 18.068 | 233.148 | 251.216 |
| 1884 | 14.915 | 395.797 | 410.712 |
| 1885 | 16.365 | 429.341 | 445.706 |
| 1886 | 14.570 | 423.753 | 438.323 |
| 1887 | 16.129 | 334.264 | 350.393 |
| 1888 | 13.031 | 274.072 | 287.103 |
| 1889 | 22.705 | 300.610 | 323.315 |
| 1890 | 11.038 | 273.927 | 294.965 |
| 1891 | 1.275 | 275.154 | 276.429 |

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ С. Максимова. Спб. 1858 года, т. I, стр. 548.

Изъ цифръ этихъ выходить:

1. Благопріятное положеніе баланса вѣншей торговли едва ли имѣетъ примѣръ въ цивилизованныхъ государствахъ; ибо для послѣдняго, 1891 года, отпускъ болѣе чѣмъ въ 22 раза превосходитъ привозъ. Такова по таможеннымъ отчетамъ высокая степень развитія производительности деревни Сороки и выгоды ея отъ торговли съ Гамбургомъ и Лондономъ!

2. При такомъ блестящемъ положеніи баланса вѣншей торговли, еще съ большею очевидностію, изъ года въ годъ, понижается благосостояніе обитателей селенія Сороки, ихъ „покупательная способность“, какъ любятъ выражаться иногда въ наше время, *служащая мѣриломъ ихъ богатства*. По мѣрѣ увоза лѣсныхъ матеріаловъ, составляющихъ главное богатство страны, количество иностранныхъ товаровъ, потребляемое обывателями Сороки, падаетъ изъ года въ годъ и за 9 лѣтъ сократилось болѣе чѣмъ въ 14 разъ. Достигая въ 1883 году суммы 18.068 рублей потребленіе товаровъ падаетъ до 1.275 рублей въ 1891 г.

3. Это явленіе тѣмъ болѣе странно что привозъ состоитъ почти исключительно изъ жизненныхъ припасовъ (въ особенности изъ рыбы) и такого незначительнаго количества мануфактурнаго и бакалейнаго товару что объ немъ и упоминать не стоитъ. Главные предметы вывоза составляютъ: лѣсъ, коего въ 1891 году вывезено на 251.610 руб. и жизненные припасы, коихъ въ томъ же году, вывезено на 13.731 руб., но и этотъ вывозъ едва ли составляетъ продуктъ мѣстной производительности такъ какъ въ числѣ статей вывоза фигурируетъ (1891) 12.888 пудъ ржаной муки, привозимой въ Сороки, на каботажныхъ судахъ, изъ Архангельска и потому не попадающей въ таможенные отчеты о вѣншей торговли, но во всякомъ случаѣ не составляющей предмета мѣстнаго производства.

Общій выводъ изъ предшествующихъ замѣчаній долженъ быть тотъ, что существующая въ Сорокахъ значительная вѣншняя торговля совѣмъ не касается жителей города, но доставляетъ выгоды иностранцамъ, эксплуатирующимъ наши сѣверные лѣса. Такая торговля не усиливаетъ экономического роста Сороки, но скорѣе задерживаетъ его, отвлекая жителей отъ болѣе выгоднаго для нихъ морскаго промысла, какъ это выяснено цифровыми данными при разборѣ вѣншей торговли въ Онегѣ. Такое раззореніе будетъ существовать вездѣ на Сѣверѣ, куда при настоящемъ положеніи вещей, проникнетъ эксплуатация иностранцевъ.

Морская жизнь Сороки, за послѣдніе 9 лѣтъ, выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 984 | — | 93519 | — | 960 | — | 92101 | — |
| Среднее въ годъ. | 109 | — | 10391 | — | 106 | — | 10233 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 254 | 25,8 | 55867 | 59,7 | 376 | 39,3 | 58689 | 52,8 |
| каботажномъ. | 730 | 74,2 | 37652 | 40,3 | 584 | 60 | 33412 | 47,2 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 184 | 72,5 | 27576 | 49,1 | 306 | 84,1 | 30398 | 51,8 |
| паровыхъ | 70 | 27,5 | 28291 | 50,9 | 70 | 15,9 | 28391 | 48,2 |
| съ товаромъ | 48 | 19,1 | 5363 | 9,5 | 375 | — | 58430 | 99,2 |
| съ балластомъ | 206 | 80,9 | 50504 | 90,5 | 1 | — | 359 | 0,8 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 449 | 61,5 | 12113 | 32,1 | 305 | 53,7 | 7895 | 20,6 |
| паровыхъ | 281 | 38,5 | 25539 | 67,9 | 279 | 46,3 | 25517 | 79,4 |
| съ товаромъ | 520 | 71,2 | 24982 | 66,3 | 350 | 69,9 | 19559 | 58,5 |
| съ балластомъ | 210 | 28,8 | 12670 | 33,7 | 234 | 30,1 | 13853 | 41,5 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 45 | 17,7 | 2379 | 4,3 | 167 | 44,4 | 5213 | 8,8 |
| Шведско-норвежскимъ | 88 | 34,5 | 15915 | 28,5 | 88 | 23,4 | 16015 | 27,3 |
| Германскимъ. | 49 | 20,2 | 10531 | 18,8 | 49 | 13 | 10538 | 17,9 |
| Великобританскимъ | 68 | 27,1 | 27295 | 47,1 | 68 | 18,1 | 26198 | 44,8 |
| Бельгійскимъ. | 4 | 0,5 | 735 | 1,3 | 4 | 1,1 | 735 | 1,2 |

Изъ этихъ данныхъ видно:

1. Что мореходство въ Сорокахъ прогрессируетъ весьма слабо, главнымъ образомъ замѣчается во внѣшней торговлѣ, доставляющей до 59% всѣхъ вывозныхъ товарныхъ грузовъ. Почти всѣ суда за ними приходятъ съ балластомъ, занимающимъ 90½% вмѣстимости всѣхъ приходящихъ судовъ.

2. Участіе русскаго флага, хотя бы и съ норвежскимъ и финляндскимъ экипажемъ изъ иностранныхъ колонистовъ, весьма

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 6.

слабо по приходу, ибо за 9 лѣтъ выражается только 45 судами вмѣстимостію 2.379 ластовъ, прибывшими въ Сороки. Но отходъ изъ Сорокъ болѣе оживленъ и выражается 167 судами вмѣстимостію 5.213 ластовъ. Это можно объяснить тѣмъ, что суда изъ Сорокъ возятъ муку ржаную въ Норвегію, а съ рыбою отправляются въ Архангельскъ.

3. При слабомъ торговомъ оборотѣ Сорокъ, участіе русскаго флага въ процентномъ отношеніи выражается довольно внушительно, именно онъ покрываетъ 17,7% числа и 4,3% вмѣстимости всѣхъ приходящихъ изъ за границы судовъ и до 44,4% числа и вмѣстимости при отходѣ за границу. По отношенію къ иностраннымъ флагамъ первое мѣсто по числу судовъ въ заграничной торговлѣ принадлежитъ шведско норвежскому флагу (34,6%) а по вмѣстимости т. е. по количеству грузовъ великобританскому (47,1%). Затѣмъ третье мѣсто по числу (20,2%) и вмѣстимости (18,8%) занимаетъ германскій флагъ. Поучительно что девять десятыхъ русскіхъ совѣтъ не знаютъ о существованіи въ своемъ отечествѣ порта Сороки, а нѣмцы уже вступили здѣсь въ конкуренцію съ англичанами для производства русской внѣшней торговли.

4. Иностранные суда приходятъ за лѣсомъ съ балластомъ котораго за 9 лѣтъ привезли 50.584 ластовъ, замѣненнаго при отходѣ судовъ грузомъ лѣса такъ, что только 1 судно въ 358 ластовъ отправилось безъ груза.

5. Каботажное плаваніе по числу судовъ въ 2 раза превоеходитъ заграничное, а по тонажу равняется $\frac{2}{3}$ заграничнаго, что сравнительно съ другими портами Сѣвера представляется благоприятнымъ.

6. Каботажное плаваніе, какъ по числу судовъ, такъ и по тонажу, хотя медленно, но прогрессируетъ, начинаясь по приходу въ 1883 г. съ 67 судовъ вмѣстимостію 3.823 ластва и оканчиваясь въ 1891 году 82 судами. вмѣстимостію 4.230 ластовъ. По отходу эти цифры выражаются для 1883 года 60 судами въ 3.707 ластовъ и для 1891 г. 66 судами въ 3.809 ластовъ.

Во всякомъ случаѣ данныя эти показываютъ что морскіе промыслы въ Сорокахъ еще не убиты окончательно лѣсною эксплоатаціею иностранцевъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ Онегѣ, и если бы на развитіе морскаго дѣла обращено было должное вниманіе, то деревня Сороки могла бы въ скоромъ времени сдѣлаться русскимъ портомъ.

6. К е м ь.

Городъ Кемь принадлежитъ къ числу самыхъ древнихъ нашихъ городовъ, представляя одно изъ первыхъ поселеній, занятыхъ новгородцами, при водвореніи своего владычества въ XI столѣтіи. Въ XV вѣкѣ Кемь называлась уже волостью и принадлежала посадничѣ Марфѣ Борецкой, которая подарила ее въ 1450 г. Солсвечному монастырю. Послѣ паденія Новгорода, Кемь сдѣлалась Государевою собственностью и для защиты отъ набѣговъ *„нѣмѣскихъ людей“* построенъ здѣсь, въ 1657 году, острогъ на счетъ монастырскихъ суммъ. Послѣднія нападенія шведовъ были въ 157 и 1590 годахъ и съ тѣхъ поръ не повторялись. Указомъ Екатерины II отъ 16 Мая 1785 года, Кемскій городокъ переименованъ въ городъ, который и былъ открытъ 22 Августа бывшимъ тогда Олонецкимъ губернаторомъ, Гавріиломъ Романовичемъ Дежвиннымъ ¹⁾. Съ тѣхъ поръ до нашихъ дней протекало достаточно времени, чтобы г. Кемь могъ вырасти и сдѣлаться торговымъ городомъ, но въ теченіи 108 лѣтъ Кемь доросъ только до маленькаго города, несмотря на то что къ нему приписанъ нынѣ весь Кольскій уѣздъ и городъ этотъ сдѣлался центромъ обширной страны, занимающей площадь въ 176 029 квадр. верстъ т. е. площадь равную болѣе чѣмъ половинѣ всей Финляндіи (373.66 кв. в.) ²⁾ гдѣ на эту площадь причитается четыре губернскихъ администрацій самаго широкаго штатнаго росписанія.

Такимъ образомъ, волею или неволею, по заслугамъ или и линіи, но г. Кемь сдѣлался центромъ промышленной дѣятельности Поморья и, по словамъ г. Максимова ¹⁾, капиталисты г. Кемь строятъ лучшіе дома и имѣютъ въ большемъ количествѣ и лучшаго качества морскія суда. Дѣйствительно городъ Кемь, съ ея 1947 обывателями обоего пола, хотя имѣетъ населеніе менѣе Онеги (2628 душъ) но по числу судовъ и тонажу каботажна Кемь превосходитъ Онегу въ 1½ раза. Такое превосходство надъ Онегой однако, едва ли сохранится долго, такъ какъ въ послѣдніе годы замѣтно успѣлась тамъ эксплуатація иностранцами лѣсовъ для вывоза за границу,—что вѣроятно, съ теченіемъ времени, такъ неблагопріятно отзовется упадкомъ мореходства и морскихъ промысловъ Кемь, какъ отозвалось въ Онегѣ. Вблизи Кемь, въ 1

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ. С. Максимова. Спб. 1858 т. I стр. 481.

²⁾ Статистич. Времен. Росс. Имп. Серія III, выпускъ 8. Спб. 1886 года.

верстахъ выше города, находится деревня Пожедумье, которую населяютъ корелы, извѣстные по всему Архангельскому краю за лучшихъ строителей большихъ морскихъ судовъ, неимѣющихъ никакого изъязы. Это искусство не преподается здѣсь въ школахъ, а составляетъ прирожденную особенность кореловъ, которые не знаютъ ни чертежей, ни плановъ, а руководствуются однимъ собственнымъ соображеніемъ. Такимъ образомъ кемляне имѣютъ и обладаютъ исключительнымъ удобствомъ для пріобрѣтенія хорошихъ судовъ, но тѣмъ не менѣе о ихъ дальнихъ путешествіяхъ говорить много не приходится.

Изъ таможенныхъ отчетовъ за послѣдніе 9 лѣтъ видно слѣдующее движеніе вѣншей торговли г. Кеми въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ | Итого |
|------|---------|---------|---------|
| 1883 | 1352 | 5146 | 6498 |
| 1884 | 4578 | 93 | 4671 |
| 1885 | 720 | 120 | 840 |
| 1886 | 35 | — | 35 |
| 1887 | 386 | — | 386 |
| 1888 | 2476 | 673 | 3140 |
| 1889 | 111.998 | — | 111.998 |
| 1890 | 132.371 | 96 | 132.467 |
| 1891 | 232.310 | 41 | 232.351 |

Принимая выгодность баланса вѣншей торговли за критеріумъ ея выгоды, мы видимъ безпримѣрный прогрессъ обогащенія города. Въ 1883 году отпускъ составлялъ только 1352, а привозъ 5146 рублей т. е. жители якобы получали отъ иностранцевъ за свои произведенія почти втрое болѣе того, что платили имъ за иностранные товары. Черезъ 9 лѣтъ они покупали товаровъ только на 41 рубль, а отпустили за границу своихъ произведеній на 232.310 рублей т. е. получили изъ за границы въ 5665 разъ болѣе того, что расходовали на пріобрѣтеніе иностранныхъ товаровъ!! Но если посмотрѣть на приведенныя выше цифры по существу а не съ точки зрѣнія фальшивой доктрины, то сдѣлается очевидно за 9 послѣднихъ лѣтъ реальный источникъ обогащенія жителей, именно самостоятельная торговля Кеми съ Норвегіей совершенно прекратилась, и вѣроятно ведется при посредствѣ норвежскихъ и финляндскихъ колонистовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ и своимъ посредничествомъ устранившихъ кемлянъ отъ активной торговли. Это съ теченіемъ времени неизбѣжно должно убить не только заграничное, но и каботажное мореходство въ Кеми, какъ это случилось съ Онегою.

Съ другой стороны эксплуатація иностранцами съ 1889 года кемскихъ лѣсовъ, для вывоза лѣснаго матеріала за границу, представляетъ очень выгодное для иностранцевъ предпріятіе, которое разомъ въ громадныхъ размѣрахъ увеличило итогъ отпуска за границу. Но эта торговая операція представляетъ нѣчто постороннее, не имѣющее никакого полезнаго значенія для развитія внѣшней торговли и благосостоянія самой Кеми. Это доказывается тѣмъ что въ 1891 году весь итогъ отпуска составлялъ 232.310 руб. въ числѣ коего лѣсной матеріалъ составлялъ 231.107 руб., оставляя на вывозъ всѣхъ остальныхъ произведеній Сѣвера, черезъ портовый городъ Кемь, только 1244 рубля—что конечно не могло обогатить городское населеніе!

Вся внѣшняя торговля г. Кеми до 1889 года одинаково по привозу и отпуску представляетъ нѣчто случайное, не подлежащее анализу и доказывающее совершенную ненадобность для жителей Кеми и ея района, если не во внѣшней торговлѣ, то въ правильномъ привозѣ иностранныхъ товаровъ черезъ таможенные учрежденія. Развѣ можетъ въ самомъ дѣлѣ привозъ товаровъ, изъ за границы для цѣлаго города, хотя и небольшого, достигать 41 рубля въ годъ, а отпускъ падать до суммы 35 рублей? Очевидно что внѣшняя торговля поставлена здѣсь неправильно, ибо даетъ необъяснимыя цифры привоза и отпуска за границу.

Впрочемъ эти цифры не объяснимы только съ точки зрѣнія господствующей доктрины, сочиняющей солидарность между увеличеніемъ отпуска и увеличеніемъ привоза, не обращающая вниманія на зависимость внѣшней торговли, исключительно отъ прогресса благосостоянія населенія. Изъ разбора торговли всѣхъ приморскихъ городовъ Сѣвера, кажется, трудно не сдѣлать того вывода, что отпускъ лѣснаго матеріала за границу иностранными фирмами, почти даромъ вырубаящими казенные лѣса, не можетъ создать ни благосостоянія населенія, ни увеличить значительно доходы казны, а служить только къ раззоренію нашего Сѣвера и, отвлекая мѣстное населеніе отъ прибыльныхъ рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ, переходящихъ постепенно въ руки норвежцевъ, обращаетъ поморовъ въ поденныхъ рабочихъ, въ батраковъ чужеземныхъ предпринимателей!

Особенно странно, что привозъ изъ за границы падаетъ до невѣроятно ничтожной суммы 93 и даже 41 рубля тогда, когда водворились въ Кемь англійскіе джентельмены, руководящіе вырубкою лѣсовъ, ни въ какомъ случѣ не могущіе обойтись безъ полнаго комфорта, который въ малонаселенныхъ странахъ, хотя и стоитъ

очень дорого, но всегда доставляется англійскими хозяевыми дѣла, не жалѣющими крупныхъ суммъ, чтобы обставить всѣми удобствами агентовъ распорядителей и дать имъ возможность успѣшно заниматься и вести предпріятіе. Но таможенные отчеты не показываютъ чтобы эти англійскія традиции распространялись на Кемъ, гдѣ для руководителей при рубкѣ лѣсовъ не привозится черезъ таможену ничего такого, безъ чего нельзя жить англійскому джентельмену. Объяснить это можно только помощію норвежцевъ, имѣющихъ возможность сходить за товаромъ въ Норвегію, возвратиться въ свою или чужую колонію, гдѣ нѣтъ таможенного надзора, а затѣмъ, въ качествѣ каботажнаго судна, плыть по всѣмъ портамъ Ледовитаго океана и Бѣлаго моря!

Движеніе морскихъ судовъ по г. Кемі выражается слѣдующими цифрами ¹⁾).

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 761 | — | 62965 | — | 754 | — | 63607 | — |
| Среднее въ годъ | 84 | — | 6996 | — | 83 | — | 7067 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 37 | 4,8 | 12293 | 19,5 | 74 | 9,8 | 13133 | 20 |
| каботажномъ | 724 | 95,2 | 50682 | 80,5 | 680 | 90,2 | 50374 | 80 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 9 | 24,3 | 1173 | 9,5 | 46 | 62,1 | 2013 | 15,3 |
| паровыхъ | 28 | 75,7 | 11120 | 90,5 | 28 | 37,9 | 11120 | 84,7 |
| съ товаромъ | 3 | 8,1 | 274 | 2,2 | 72 | 97,7 | 13059 | 99,4 |
| съ балластомъ. | 34 | 91,9 | 12019 | 98,8 | 2 | 2,8 | 74 | 1,6 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 369 | 50,9 | 9695 | 20 | 322 | 47,3 | 8665 | 17,1 |
| паровыхъ | 355 | 49,1 | 40951 | 80 | 358 | 52,7 | 41809 | 82,9 |
| съ товаромъ | 542 | 74,8 | 30283 | 53,8 | 243 | 34,4 | 15454 | 30,6 |
| съ балластомъ. | 182 | 25,2 | 20369 | 46,2 | 437 | 65,6 | 35020 | 69,4 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ. | 3 | 8,1 | 274 | 2,2 | 411 | 54 | 1124 | 8,4 |
| Шведско-норвежскимъ | 9 | 24,4 | 1671 | 13,4 | 9 | 12,1 | 1671 | 12,7 |
| Великобританскимъ | 25 | 67,5 | 10348 | 84,4 | 25 | 33,9 | 10348 | 78,9 |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 7

Цифры эти показываютъ:

1. Что заграничное плаваніе, составляя 4,8% всего числа пришедшихъ въ Кемь судовъ, имѣетъ очень малое значеніе для развитія благосостоянія этого города.

2. Всѣ результаты заграничнаго плаванія выражаются приходомъ англійскихъ, норвежскихъ и шведскихъ судовъ съ балластомъ для вывоза заготовленнаго для нихъ лѣса. Какъ бы ни была велика эта операція по своимъ размѣрамъ, она очевидно не можетъ имѣть никакого полезнаго значенія для развитія г. Кеми въ морскомъ отношеніи; но вредъ наноситъ весьма большой, подрывая всякую возможность вывозить лѣсные матеріалы въ Норвегію на русскихъ судахъ. Отчего послѣдніе должны оставаться безъ дѣла такъ какъ за исключеніемъ лѣса другихъ грузовъ производительность г. Кеми и ея района не доставляютъ.

3. Въ каботажномъ плаваніи замѣтенъ хотя небольшой, но постоянный прогрессъ и по числу судовъ и по тону. Приходъ въ 1883 г. начинается съ 67 судовъ вмѣстимостію 4011 ластовъ и оканчивается въ 1891 году 79 судами вмѣстимостію 6414 ластовъ. Отходъ начинается 63 судами вмѣстимостію 3896 ластовъ, а оканчивается 74 судами вмѣстимостію 6290 ластовъ.

4. Такое благопріятное положеніе каботажнаго плаванія въ г. Кеми на дѣлѣ, весьма вѣроятно совсѣмъ не должно радовать нашего патріотическаго чувства, ибо число судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ на Сѣверѣ Россіи вовсе не означаетъ числа русскихъ судовъ, между коими числятся суда норвежскихъ и финляндскихъ колонистовъ, а не суда кореннаго поморскаго населенія число коихъ, можетъ быть, очень сократилось съ 1883 года, въ ущербъ русскому національному мореходству. Но таможенные отчеты не даютъ возможности разъяснить этотъ крайне интересный вопросъ.

Мурманскій берегъ.

Городъ Кемь составляетъ крайнее таможенное учрежденіе на Бѣломъ морѣ и затѣмъ по таможеннымъ отчетамъ ничего неизвѣстно о внѣшней торговлѣ и каботажномъ плаваніи по всему Корельскому, Терскому и Мурманскому берегу до Варангерскаго залива т.-е. до границы Норвегіи, на протяженіи равномъ длинѣ морскаго берега отъ Батума до устья Дуная. Существуетъ ли какой либо таможенный надзоръ и въ чемъ онъ состоитъ, таможенные отчеты не даютъ такихъ подробныхъ и точныхъ данныхъ, какія

собираются о мореходствѣ на берегахъ всѣхъ остальныхъ морей и океановъ, принадлежащихъ Россіи. Почему это такъ? Отвѣтимъ лучше незнаніемъ, чтобы не возбуждать тѣхъ скорбныхъ и тяжелыхъ для русскаго патріота воспоминаній, которыя собраны въ трудахъ и докладахъ почтеннаго дѣятеля Сѣвера М. К. Сидорова и составляютъ грустную исторію сѣвернаго Поморья послѣ кончины Екатерины II, исправившей своею патріотическою мудростью послѣдствія тѣхъ тяжелыхъ ударовъ, которые нанесъ Архангельску и всему русскому Сѣверу Петръ Великій ради ускоренія искусственнаго роста нѣмецкаго Петербурга. Со смертію М. К. Сидорова умолкъ послѣдній энергичическій голосъ въ защиту Сѣвера отъ чужеземныхъ и домашнихъ враговъ, не понимающихъ великаго значенія для Россіи отъ широкаго развитія мореходства и морскихъ промысловъ на Сѣверномъ океанѣ, не понимающихъ важности усиленнаго водворенія на искони русскомъ Поморьѣ русскаго населенія и установленія прочной связи этой богатой окраины Россіи съ внутренними провинціями, посредствомъ взаимной солидарности торгово-экономическихъ интересовъ! Нѣтъ болѣе прежнихъ, обстоятельныхъ, фактическихъ докладовъ ученымъ обществомъ о всѣхъ неурядицахъ на Сѣверѣ и средствахъ устранить ихъ, — докладовъ, которые подвергались публичному обсужденію и заставляли нашу печать обращать вниманіе на заброшенную древне-русскую окраину. Только отрывочныя извѣстія, по которымъ нельзя составить себѣ никакого понятія о томъ что дѣлается на Сѣверѣ, изрѣдка попадаютъ теперь въ газетяхъ. Русская публика, не смотря на высоко поэтическія описанія Непровича-Данченко и другихъ туристовъ, совершенно игнорируетъ нашъ Сѣверъ и весь сѣверовосточный районъ. Наше вниманіе поглощается сахарными, нефтяными, желѣзнодорожными комбинаціями, исходящими изъ Берлина и черты еврейской осѣдлости и направленными къ тому, чтобы отвлечь наше вниманіе отъ развитія собственными силами колоссальныхъ богатствъ и ресурсовъ сѣверовосточнаго района. Впрочемъ и здѣсь, въ вотчинѣ Великаго Новгорода, уже родился вопросъ, который успѣлъ уже обратить на себя вниманіе въ югозападномъ краѣ, именно: *вопросъ о вредномъ значеніи иностранной колонизаціи*. Сочинили это зло мы сами. Послѣ 1863 года, для водворенія спокойствія мы задались задачею привлечь въ югозападный край для борьбы съ одолѣвшею русскія провинція польщизной трудолюбивыхъ и преданныхъ Россіи нѣмцевъ. Въ тоже время и на Сѣверномъ Поморьѣ началось привлеченіе норвежскихъ и финляндскихъ колонистовъ

для развитія русскаго мореходства на Сѣверномъ Океанѣ. Если воспослѣдовавшее за нашимъ приглашеніемъ смѣлое, систематически-обдуманное, поддержанное княземъ Бисмаркомъ и кредитомъ всѣхъ еврейско-нѣмецкихъ биржъ, — нѣмецкое *Drang nach Osten* вызвало въ наше время справедливый ужасъ патріотовъ и рѣшительныя мѣры правительства, для огражденія русской земли отъ захвата чужеземцами, то вредныя послѣдствія финско-норвежской колонизаціи еще мало извѣстны публикѣ, вслѣдствіе игнорированія ею Сѣвера. Но здравый смыслъ говорить что наплывъ колонистовъ-чужеземцевъ, крѣпко сохраняющихъ свои національныя, религіозныя, торгово-экономическія связи съ метрополіей, долженъ имѣть еще болѣе гибельныя послѣдствія на отдаленной окраинѣ, съ рѣдкимъ населеніемъ, оставленной въ силу своего колоссальнаго пространства не только безъ твердой русской власти, но почти безъ всякаго административнаго присмотра. Одинъ уѣздный начальникъ въ г. Кеми, дѣйствующій съ десяткомъ полицейскихъ, на пространствахъ 176.029,6 квадр. верстъ, не можетъ водворить порядка во вѣренномъ ему краѣ. Вѣдь въ сосѣдней и сходственной по климату Финляндіи, для надзора за такимъ пространствомъ территоріи учреждено четыре губернскихъ администраціи! Не мѣшало-бы, конечно, и для Кеми прибавить административнаго персонала для наблюденія за огражденіемъ русскихъ интересовъ, о нарушеніи коихъ мы можемъ совсѣмъ не знать. Такъ напримѣръ: только теперь, спустя 131 годъ мы имѣемъ точныя оффиціальныя данныя, что истребленіе сѣверныхъ лѣсовъ въ Онежскомъ краѣ не принесло никакой пользы государству, а разорило весь Сѣверъ Россіи... Но развѣ съ прекращеніемъ англійской эксплуатаціи Сѣвера за истребленіемъ цѣннаго лѣса, истощены окончательно всѣ богатства Сѣвера? Развѣ нѣтъ уже другихъ иностранцевъ, по примѣру англичанъ, изъявляющихъ свое желаніе благодѣтельствовать Россіи своею предприимчивостью, отъ которыхъ нужно защищать Россію вѣрнымъ ея сынамъ, подражая М. К. Сидорову, въ его борьбѣ съ г. Санденбергомъ, о чемъ кстати здѣсь припомнить.

Въ 1878 году капитанъ лейтенантъ шведскаго флота Санденбергъ представилъ правительству проектъ о дозволеніи ему, въ видахъ развитія частной предприимчивости на Сѣверѣ Россіи, заниматься на свои собственные средства китоловствомъ въ русскихъ водахъ, съ предоставленіемъ ему за то слѣдующихъ привилегій:

Исключительнаго права въ теченіи 15 лѣтъ ловить черныхъ и синихъ китовъ отъ границъ Норвегіи до устьевъ р. Печоры.

Исключительнаго права въ теченіи 50 лѣтъ на вырубку лѣсовъ во 2-мъ Кемьскомъ участкѣ.

Права заводить вездѣ, по берегу моря и по рѣкамъ въ него впадающимъ, заведенія и устройства съ бесплатнымъ отпускомъ газеннаго лѣса.

Права основывать колоніи и поселенія, при бесплатномъ отпускѣ лѣса и свободѣ отъ всякихъ податей на 10 лѣтъ.

Права во все время существованія предпріятія продавать всѣ лѣсныя произведенія, какъ въ Россію, такъ и за границу и привозить изъ за границы безпошлинно машины и инструменты для предпріятія необходимыя.

Права въ видахъ расширенія предпріятія приглашать къ участию компаньоновъ или передавать части предпріятія другимъ лицамъ или организовать акціонерныя общества, съ участіемъ въ нихъ русскихъ подданныхъ, преимущественно переселившихся изъ Норвегіи ¹⁾.

Такимъ образомъ г. Санденбергъ не только приобрѣталъ право монопольно распоряжаться судьбами русскаго Сѣвера, но и предоставлялъ самому себѣ право уступать другимъ иностранцамъ тѣ части русской земли и заключающихся въ ней богатствъ, какія ему заблагоразсудится, *устраняя отъ всякаго участія въ своемъ предпріятіи коренныхъ русскихъ* и дѣлая великодушное исключеніе лишь *для норвежцевъ колонистовъ принявшихъ русское подданство*. При неизвѣстности положенія Сѣвера Россіи въ петербургскихъ канцеляріяхъ проектъ Санденберга былъ принятъ управлявшимъ въ то время министерствомъ государственныхъ имуществъ княземъ Ливеномъ и, вѣроятно, не былъ бы отвергнутъ и высшими учрежденіями, если бы на защиту русскихъ интересовъ не выступилъ покойный, М. К. Сидоровъ, который посредствомъ личныхъ своихъ связей, и докладовъ въ обществахъ содѣйствія торговли и содѣйствія мореходству, и наконецъ при посредствѣ напечатанной спеціально книги: „*О китоловствѣ и вліяніи его на рыбную ловлю у береговъ Архангельской губерніи*“ (Спб. 1878 г.) не выяснилъ всего вреда для Россіи отъ принятія проекта Санденберга, который и получилъ отказъ.

Но развѣ этимъ кончаются посягательства иностранцевъ на захваты Сѣвера Россіи? Изъ разобранныхъ нами таможенныхъ данныхъ видно, что съ 1889 года Кемь, не имѣя до тѣхъ поръ

¹⁾ О китоловствѣ и его вліяніи на рыбную ловлю у береговъ Архангельской губерніи. М. К. Сидорова. Спб. 1889 г., стр. 1.

никакой внѣшней торговли, вдругъ сдѣлалась важнымъ отпускнымъ портомъ на Сѣверѣ, вслѣдствіе разрѣшенія иностранцамъ вырубки Кемскихъ лѣсовъ и усиленнаго вывоза лѣснаго матеріала. Стало быть черезъ 11 лѣтъ одно изъ предложеній Санденберга осуществилось: по окончаніи истребленія лѣсовъ въ Онегѣ, иностранцамъ разрѣшено вырубать лѣса около Кемь. Подъ какимъ соусомъ появилось на свѣтъ такое благодѣтельное для Россіи иностранное предпріятіе,—узнать трудно, ибо еще не явилось продолжателей дѣятельности покойнаго М. К. Сидорова!

Вслѣдъ за проектомъ шведскаго патріота Санденберга самъ собою приходитъ на память проектъ инженера Рудницкаго о проведеніи *железной дороги къ русскому Поморью не отъ Повънца* или другого русскаго города, *а отъ финляндскаго города Йенсу*, — въ Кемь, разумѣется *„въ интересахъ развитія русской торговли“*, которой въ Финляндіи не существуетъ, даже и въ видѣ коробейниковъ. Объ этомъ проектѣ намъ предстоитъ говорить въ послѣдствіи при обзорѣ торговыхъ путей, необходимыхъ для развитія Сѣвера, а теперь укажемъ лишь на то, что дорога, соединяющая внутренность Финляндіи съ Кемью, должна послужить къ усиленію начавшейся финляндской колонизаціи всего Поморья, надвигающейся нынѣ, съ большими затрудненіями по берегу моря со стороны Швеціи, за неимѣніемъ сообщенія со внутренностью Финляндіи. Какъ велики эти затрудненія, вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія можно судить по описанію главнаго пути посредствомъ коего *тысячу лѣтъ существующая новгородская колонія Кемь соединяется съ своею метрополією и обѣими столицами* и по которой ежегодно идутъ десятки тысячъ богомольцевъ поклониться русской святынь: мощамъ соловецкихъ угодниковъ свв. Зосимы и Савватія. Отъ Повънца въ Сумскій посадъ на 179 верстѣ богомольцы идутъ вверхъ по берегу Повънчанки, 10 верстѣ хорошею конною дорогою, затѣмъ садятся на баркасы по причинѣ непроходимыхъ болотъ и ѣдутъ четыре версты рѣкою въ Волозеро. Отъ Сѣвернаго края послѣдняго (15 верстѣ) по порядочной дорогѣ до селенья Масельги. Отсюда ѣдутъ 10 верстѣ на карбасахъ до деревни Телейкиной; далѣе 10 верстѣ внизъ по р. Телейкиной до Выгъ-Озера и 20 верстѣ этимъ озеромъ до деревни Койкенцы. Отсюда до деревни Вареньжи, 30 верстѣ волокомъ, хорошая конная дорога, до Сумо-озера. Сумоозеромъ ѣдутъ богомольцы 15 верстѣ на карбасахъ до входа въ р. Суму, которая течетъ въ 35 верстахъ отъ моря. Дальше до дер. Лапиной (10 вер.) ѣдутъ вдоль рѣки берегомъ; въ Лапиной садятся опять на баркасы и плывутъ

10 верстъ; потомъ ѣдутъ 10 верстъ до Сумскаго посада, по едва проходимой, вязкой, болотистой дорогѣ, которую могутъ преодолѣвать крѣпко привычные ноги, искусившіяся въ частой ходьбѣ. Прежде, говорятъ, этимъ путемъ возили изъ Петрозаводска въ Архангельскій портъ балластъ, пушки, ядра, но, вѣроятно, зимою, прибавляетъ г. Максимовъ ¹⁾).

Вести торговые сношенія съ метрополіей т.е. со внутренностью Россіи, по такому суховодному пути, очевидно не мыслимо. Только глубокое религіозное чувство, заставляющее безропотно переносить всѣ послѣдствія даннаго объѣта, позволяетъ нашимъ терпѣливымъ богомольцамъ совершать свои пономничества въ Соловки. Тѣмъ не менѣе этою дорогою какъ единственнымъ путемъ, зимою конечно, пользуется и торговля при доставкѣ товаровъ на Шунганскія ярмарки въ 47 верстахъ отъ Повѣнца. — Естественно поэтому предприимчивые потомки Новгородцевъ искали морскаго пути въ Петербургъ и первый рѣшили на это архангельскій купецъ Пашинъ, судно коего погибло въ 1835 году около Бергена. Теперь, благодаря Бога этотъ естественный и удобный морской путь, дозволенный русскимъ судамъ подъ наименованіемъ *дальняго каботажу*, окончательно установился не только до Петербурга, но и до портовъ Чернаго моря. Результаты каботажу дальняго плаванія уже регистрируются въ таможенныхъ отчетахъ „о *внѣшней торговлѣ*“ Въ началѣ этой главы приведены имѣющіяся въ этихъ отчетахъ цифровыя данныя и анализъ ихъ, показывающій что за четыре года (1888—1891) торговое движеніе между Сѣвернымъ океаномъ и морями: Балтійскимъ и Чернымъ еще не установилось, общаетъ громадную пользу для развитія всего Сѣвера — но... прибавимъ, подъ однимъ непремѣннымъ условіемъ: *чтобы къ дальнему каботажу было привлечено мѣстное русское населеніе Поморья*, дабы дальній каботажъ, подобно малому каботажу, не послужилъ къ разорительной эксплуатаціи кореннаго русскаго населенія чужеземными колонистами, пользующимися русскимъ флагомъ для обмана таможенныхъ учрежденій какъ это нынѣ установилось на Сѣверѣ. Поморы ничего не выиграютъ, но все потеряютъ, если вмѣсто слабыхъ капиталовъ норвежскихъ и финляндскихъ эксплуататоровъ, составятся грандіозныя еврейско-нѣмецкія акціонерныя предпріятія, съ правильными срочными пассажирскими и грузовыми рейсами, всѣ прибыли отъ которыхъ попадутся въ карманы русскихъ патріотовъ: Бродскаго, Полякова

¹⁾ Годъ на Сѣверѣ. С. Максимова. Спб. 1858 г., стр. 578, 579 и 580.

или въ карманы иностранцевъ. Дрейфусовъ и Ротшильдовъ! Акціонерныя компаніи у насъ въ Россіи пока служатъ только къ эксплуатаціи акціонеровъ или къ маскированію иностранной эксплуатаціи государственной казны и русскаго народа. Борются съ норвежцами и финляндцами, поморы еще могутъ, рассчитывая на побѣду; но борьба съ многомилліонными еврейскими акціонерными предпріятіями на столько безнадежна, что передъ ними приходится сразу смириться безропотно и обратиться безпрекословно въ матеріалъ для эксплуатаціи. — хотя бы таковая совершилась подъ фирмою тѣхъ же государственныхъ интересовъ и блага русскаго народа, во имя которыхъ убиваетъ каботажа и раззоряетъ морскую торговлю Русское общество пароходства и торговли на Черномъ морѣ.

На Бѣломъ морѣ и Сѣверномъ океанѣ подобная дѣятельность частнаго пароходнаго общества обѣщаетъ еще болѣе гибельные результаты!

Едва ли можно отрицать, что *отсутствіе властныхъ, административныхъ лицъ, обязанныхъ спеціально заботиться о развитіи Мурманскаго берега* составляетъ главную причину того, что мы не придаемъ должнаго значенія своимъ береговымъ владѣніямъ, которыя однако имѣютъ громадную цѣну въ глазахъ англичанъ и нашихъ сосѣдей норвежцевъ, постепенно отодвигающихъ свою колонизацію русскій элементъ съ лучшихъ частей Мурманскаго берега. Англичане съ самаго начала своего водворенія, 350 лѣтъ тому назадъ, ведутъ другую игру согласную съ ихъ традиціями. Съ 1553 года, когда заброшенные бурей въ устьѣ Двины, они начали свои торговые сношенія съ Россіей, у насъ, какъ и въ Индіи, они не останавливались ни передъ какими интригами чтобы удержать за собою монополію торговли на Сѣверѣ. Этого не трудно было достигнуть когда съ постройкою Петербурга былъ открытъ другой морской путь въ Европу за пользованіе коимъ иностранцамъ предоставлялись особыя льготы. Англичане лучше другихъ воспользовались этими льготами, но еще крѣпче засѣли на Сѣверѣ и открыто противодѣйствовали всѣмъ усиліямъ русскихъ торговыхъ людей установить самостоятельную активную торговлю съ Европою ¹⁾.

Въ трудахъ о Сѣверѣ Россіи М. К. Сидорова и въ докладѣ его, петербургскому отдѣленію общества для содѣйствія Русскому торговому мореходству, читанномъ 23 января 1878 года, „о *ходатай-*

¹⁾ Труды Общ. Сод. рус. торг. мор. за 1878. Спб. 1879 стр. 484.

ствахъ русскихъ о дозволѣніи промысловъ на Сѣверѣ съ 1819 по 1871 ¹⁾“, собраны всѣ печальные результаты подобныхъ попытокъ. Но англійскія интриги, для пріостановки торгово-экономическаго развитія Сѣвера начались, какъ мы упомянули, ранѣе 1819 года именно: со временъ Петра Великаго. Современные Петру I-му руководители англійской политики открыто проповѣдывали въ парламентѣ о необходимости задерживать развитіе торговли и морскаго могущества Россіи. Извѣстны всѣмъ слова одного изъ премьеровъ англійскихъ, кажется Вальполя: „Россія въ дѣлѣ мореплаванія соперникъ весьма опасный за которымъ нужно наблюдать и если можно сбивать съ пути и не давать ему ходу въ дѣлахъ коммерческихъ.“ — Результатомъ такихъ стремленій англійской политики было примѣненіе къ Россіи той же мирнозавоевательной системы, какая практиковалась для водворенія англійскаго господства въ Индіи, разумѣется съ измѣненіями соответствующими мѣстнымъ условіямъ. Въмѣсто союзовъ съ раджами и магараджами пришлось пріобрѣтать благосклонность высокопоставленныхъ лицъ, чтобы при посредствѣ мѣстной администраціи преслѣдовать и наносить вредъ всѣмъ русскимъ, которые своею предпримчивостью и торговлею начинали выдвигаться и пріобрѣтать вліяніе ²⁾ Наиболѣе выдающіеся примѣры подобной практики собраны въ докладѣ исключительно посвященномъ памяти М. К. Сидорова, начиная, съ устраненія архангельскаго купца Попова отъ личнаго доклада, въ Бозѣ почившему Императору Александру I, посѣтившему Архангельскъ въ 1819 году Впрочемъ, когда представлялся случай прямо вредить русскому мореходству, англичане не пропускали такового. Два раза они истребляли суда и рыболовныя снасти нашихъ поморовъ именно одинъ въ 1809 году, прикрываясь чужимъ флагомъ (французскимъ) и другой разъ во время Крымской войны.

Завершивъ повѣствованіе объ англійскихъ заботахъ о Россіи воспоминаніемъ про командира архангельскаго порта генерала Бойля, англичанина по происхожденію, который былъ уличенъ епископомъ Варлаамомъ, не только въ тайныхъ сношеніяхъ съ непріателемъ, но и въ томъ что, въ 1854 году на казенномъ пароходѣ, отвезъ изъ Архангельска англійскаго консула Вайдета, на англійскій пароходъ „Миранду“, бомбардировавшій Соловецкій монастырь, а этому капитану надъ архангельскимъ портомъ поручено было заботиться о развитіи русскаго торговаго мореходства на Сѣверѣ Россіи.

1) Сѣверъ Россіи. М. К. Сидорова. 1870 Спб., т. I стр. 182 и 183.

2) Им. Об. сод. рус. мор. вып. 17 1889 г.

Все это могло и может случаться только при полномъ пренебреженіи къ судьбамъ Сѣвера; при совершенномъ незнаніи его богатствъ и при глубокомъ непониманіи того значенія, которое имѣетъ для Россіи Сѣверный Океанъ, значенія, которое очень хорошо понимаютъ всѣ наши недоброжелатели, а особенно англичане. Поучительны въ этомъ отношеніи документы, напечатанные, въ 1868 году, въ Сборникѣ дипломатической корреспонденціи Сѣверо-американскихъ Штатовъ за 1866 г. Посланникъ Соединенныхъ Штатовъ при Стокгольмскомъ дворѣ г. Кэмпбелъ посвящаетъ тамъ цѣлую депешу (отъ 14 января 1866 г.) въ которой излагаетъ что Россія крайне нуждается въ морскомъ портѣ, свободномъ круглый годъ отъ льдовъ, съ надежной якорной стоянкой, достаточно обширномъ, который могъ бы быть сильно укрѣпленъ и который командовалъ бы водами открытаго моря. „Пока Россія не пріобрѣтетъ соотвѣтственнаго морскаго значенія“—говоритъ г. Кэмпбелъ, — „она не можетъ считать свое міровое положеніе упроченнымъ; не можетъ чувствовать себя въ обладаніи всѣми необходимыми условіями внутренняго развитія и процвѣтанія“. Но выходы всѣхъ морей Россіи, исключая Сѣверный Океанъ, закрыты, только Варангерскій или Варяжскій заливъ, на Норвежскомъ берегу между 68⁰ и 69⁰ сѣв. широты, имѣетъ вѣстительные гавани, способные служить убѣжищемъ для большихъ флотовъ и можетъ быть такъ укрѣпленъ, что доступъ къ нему съ моря будетъ очень труденъ, если не вовсе невозможенъ. Тепловатыя воды гольфстрема разливаются вдоль этого берега и флоты могли бы выходить отсюда въ море во всякое время. Г. Кэмпбелъ думаетъ что, обладая этими надежными гаванями, русскіе военные суда могли бы во всякое время нанести удары англійскимъ и французскимъ портамъ, являясь передъ ними съ помощію пара, черезъ нѣсколько часовъ по снятіи съ якоря. „Европейскіе соперники Россіи боятся“, говоритъ г. Кэмпбелъ, „что черезъ это она, могучая на сушѣ, можетъ стать столь же могучею и на морѣ“.

Не вдаваясь въ дальнѣйшее повѣствованіе г. Кэмпбеля о томъ, какъ были встревожены Англія и Франція, слухами о переговорахъ Россіи съ Швеціей и Норвегіей, объ уступкѣ Варангерскаго залива, мы остановимся только на томъ фактѣ что иностранцы лучше насъ понимаютъ значеніе для Россіи Варангерскаго залива, который съ такимъ легкимъ сердцемъ наши дипломаты предоставили подполковнику Голямину отмежевать въ предѣлы Норвегіи. Проведенная въ 1826 году русско-норвежская граница

устраняетъ вопросъ объ учрежденіи военнаго порта въ Варангерскомъ заливѣ, но едва ли стоитъ особенно добиваться этого, при полной возможности основать военный портъ на Рыбачьемъ полуостровѣ или вблизи его, гдѣ теплыя воды гольфстрема не даютъ замерзать Ледовитому Океану и умѣряютъ зимніе холода до того, что тамъ рѣдко бываютъ морозы въ 30°, очень обыкновенные зимою въ Петербургѣ. Выписка изъ депеши Кэмбеля приведена вовсе не затѣмъ, чтобы оплакивать потерю Варангерскаго залива, или вызывать стремленіе къ приобрѣтенію его отъ Норвегіи, но собственно для того, чтобы читатели могли усвоить себѣ правильный взглядъ, разумнаго и безпристрастнаго иностранца, на *великое значеніе для Россіи отъ заведенія сильнаго военнаго флота на сѣверной нашей границѣ, а это не мыслимо безъ предварительнаго подъема экономическаго состоянія Мурманскаго берега и всего сѣвера*, посредствомъ усиленнаго развитія морскихъ промысловъ, торговаго мореходства и судостроенія. Надо въ этомъ отношеніи позабыть дипломатическія преданія школы графа Нессельроде, въ силу которыхъ мы преклонялись передъ международными интересами Европы, забывая русскіе національные интересы, а возвратиться къ древней политикѣ Великаго Новгорода, продолжавшейся и послѣ присоединенія Поморья къ Московскому царству. Занимая новыя земли на Сѣверѣ Россіи наши предки не довольствовались постройкою острога, для защиты занятой территоріи отъ нападенія сосѣдей, но основывали монастыри, которые, поддерживая на должной высотѣ нравственные и религіозныя чувства поселенцевъ, распространяли въ тоже время свѣтъ православной вѣры среди туземнаго населенія, сближали его съ побѣдителемъ и дѣлались центрами около которыхъ собиралось и жило на одинаковыхъ правахъ туземное населеніе, скоро превращающееся въ русскій, православный народъ. Такъ близъ границы Норвегіи былъ построенъ въ 1575 году знаменитый Печенгскій монастырь основатель коего, св. Трифонъ, былъ первымъ миссіонеромъ среди сѣверныхъ лопарей. Этому монастырю грамотою 1 ноября 1556 года Царь Іоаннъ Грозный пожаловалъ *на пропитаніе* вотчину съ морскими бухтами: Мотовскою, Шукою, Урскою, Печенгскою, Пазрѣцкою и Навденскою. Въ 1826 году заливы Навденскій, Пазрѣцкій и Ревдинскій отмежеваны Норвегіи, съ окрестными землями, на которыхъ жило до 100 православныхъ лопарей и была часовня, построенная Св. Трифономъ. Самый монастырь, черезъ 7 лѣтъ послѣ кончины Св. Трифона, шведы въ день Рождества Христова атаковали неожиданно, перерѣзали

116 человекъ монаховъ и послушниковъ и уничтожили монастырь, который нынѣ Святѣйшимъ Синодомъ разрушено возобновить.

Вотъ тотъ путь, которымъ предки наши въ покоренной странѣ не только водворяли администрацію, получающую отъ казны жалованье, но крѣпко упрочивали основы русской національной жизни на незыблемомъ фундаментѣ православія и полного сліянія туземцевъ съ Россіей. Только этимъ путемъ и могъ получиться такой результатъ, что заброшенная цѣлые вѣка русская окраина, осталась вполнѣ русскою и не могла быть захвачена и подчинена господству сосѣдей. Нужна была собственная инициатива самаго правительства, чтобы при посредствѣ такихъ русскихъ патріотовъ какъ маркизъ де-Траверсе и подобные ему открыть Мурманскій берегъ для норвежско-финляндской колонизаціи, получившей неконную русскую землю не только безъ заслугъ передъ Россіей, но при явно враждебномъ къ ней отношеніи. Многочисленные льготы предоставили новымъ поселенцамъ безконтрольную эксплуатацію всего кореннаго русскаго населенія Поморья и, не смотря на короткій срокъ, результаты этого уже выразились значительнымъ упадкомъ активной русской торговли, мореходства и морскихъ промысловъ на Сѣверномъ океанѣ. Гдѣ же причины, въ силу коихъ мѣстная администрація вынуждается привлекать на Сѣверъ иностранную колонизацію въ наше время, когда сотни тысячъ безземельныхъ русскихъ людей, не смотря на все запрещенія, ежегодно уходятъ изъ внутреннихъ губерній Россіи для водворенія въ суровой, холодной Сибири и въ далекихъ тихоокеанскихъ владѣніяхъ? Отвѣтомъ на это служатъ труды почтеннаго М. К. Сидорова, которому мѣстные власти не находили возможнымъ за деньги отвести 5 десятинъ земли для постройки порта на островѣ Кильдинѣ, хотя въ тоже самое время отводили бесплатно по 15 десятинъ съ предоставленіемъ всякихъ льготъ, каждому норвежцу и финляндцу тотчасъ при изъявленіи ими желанія осѣсть на русской землѣ, не справляясь съ его нравственными качествами. Когда же дѣло шло о русской колонизаціи Мурманска, то Архангельскій губернаторъ маркизъ де-Траверсе, даже о Печенгской бухтѣ, доносилъ что тамъ могутъ жить: *„два пѣтуха и три курицы“* и что лучше оставить все на Мурманѣ въ настоящемъ положеніи, *предоставляя мѣстнымъ жителямъ способы улучшить и распространять ихъ промышленность!* Даже смѣлые промыслы русскихъ у Шпицбергена и на Новой Землѣ, 40 лѣтъ тому назадъ, стало быть недавно, въ Петербургскихъ административныхъ сферахъ признавали: *„не правильнымъ про-*

мыслью, своего рода азартною игрою, которая заставляла Сѣверянъ заниматься этимъ мало-прибыльнымъ дѣломъ, вмѣсто того чтобы употреблять свои труды болѣе вѣрнымъ, болѣе экономическимъ образомъ“ ¹⁾).

По мнѣнію мѣстной администраціи поморы могли прилагать свой трудъ болѣе экономическимъ образомъ не къ морскимъ промысламъ, а къ земледѣлію, хотя земля не всегда возвращаетъ сѣмена на сѣверѣ Архангельской губерніи. Это проповѣдывалось на основаніи извѣстной всѣмъ истины что *Россія страна земледѣльческая по преимуществу*. Понятно что, благодаря такому непониманію важности мореходства и морскихъ промысловъ, произошло то, что естественно должно было произойти: при Ломоносовѣ на Мурманѣ занимались рыбными промыслами до 10.000 поморовъ, русская треска шла даже во Францію ²⁾, а теперь... наши поморы ѣдутъ въ Кибергъ покупать для себя треску плохого качества!

„Трудно повѣрить“, говоритъ г. Бухаровъ, „что на всемъ громадномъ пространствѣ Мурманскаго берега отъ Св. Носа до норвежской границы т. е. на протяженіи болѣе 1000 верстъ, по полученнымъ докторомъ Андреевымъ официальнымъ и лично имъ провѣреннымъ даннымъ, въ нынѣшнемъ году (1882) работало всего 2026 человекъ, считая въ томъ числѣ постоянное коренное населеніе Мурмана, колонистовъ фактористовъ, служащей у нихъ прислуги и 450 человекъ малолѣтнихъ (зуйковъ ³⁾)“.

Таковы всѣ наличные морскіе ресурсы Россіи на Сѣверномъ Океанѣ, послѣ тысячелѣтняго обладанія его берегами!! Норвежская и финляндская колонизація немного увеличила морскія ресурсы Россіи, а много убавилось у нашего отечества морской силы со времени Ломоносова! Великій нашъ ученый родился (въ 1711 г.) вскорѣ послѣ основанія Петербурга, а умеръ въ 1764 году въ царствованіе Екатерины II, когда на Сѣверѣ еще процвѣтало кораблестроеніе и активная внѣшняя русская торговля, и Великая Императрица могла съ гордостью писать въ своемъ наказѣ *„радуясь что коммерческій флагъ нашъ уже развивается на всѣхъ моряхъ“*. Со времени кончины Великой Екатерины еще не окончилось столѣтіе и теперь наши поморы не только не носятъ съ гордостью русскій флагъ на своихъ корабляхъ по всѣмъ мо-

1) Сѣверъ Россіи. М. К. Сидорова. Спб. 1810 т. I стр. 71—76.

2) Труды Общ. сод. рус. пром. и торг. т. XIII стр. 253.

3) Тамъ же стр. 254.

рямъ, но и признаны непригодными для этого дѣла, которое передано въ руки норвежскихъ и финляндскихъ колонистовъ, уже успѣвшихъ убить активную торговлю поморовъ съ сосѣднимъ Финмаркеномъ, въ дополненіе къ упраздненію подобной торговли съ Англіей и Франціей. Такова сила и результаты ста тридцати лѣтняго господства англійскихъ капиталовъ и предпріимчивости при эксплуатаціи англичанами естественныхъ богатствъ и всей торгово-экономической жизни сѣверной окраины Россіи!

Французы говорятъ „не бываетъ дыму безъ огня“ и конечно были и другія причины вызвавшія такое печальное положеніе русскаго народа на богатой окраинѣ Россіи, но онѣ заключаются не въ недостаткѣ предпріимчивости, энергіи или способностей у нашихъ поморовъ и другихъ русскихъ людей, которые поселились бы на Сѣверѣ, а въ обстоятельствахъ внѣшнихъ, случайныхъ именно: въ руководствѣ развитіемъ Сѣвера лицами, которыя его не знали и развитію Сѣвера не сочувствовали. Въ доказательство справедливости такого обвиненія приведемъ подлинныя слова одного изъ администраторовъ Сѣвера именно бывшаго Архангельскаго губернатора Казначеева.

„Воскресить и поднять на Сѣверѣ промыслы, торговлю и мореходство,—это такія задачи, которыя испускаютъ не только меня, но самую гениальнаго администратора. Впрочемъ администраціи въ этихъ дѣлахъ приходится только стараться не лѣзть, порою помогать, а творчество принадлежитъ народу. Въ томъ-то именно ошибка Сидорова, и другихъ, что они предполагаютъ въ администраціи даръ творчества, котораго она имѣть не можетъ. Творить можетъ лишь гений народа, сообразно съ степенью его образованія и развитія; это тоже, своего рода, естественный ростъ, на который мастера нѣтъ и который не нужно задерживать. Дѣло это еще мудренѣе при совершенномъ безлюдьи, тупости и негодности административнаго элемента“¹⁾.

Это мнѣніе, не смотря на свою компетентность, идетъ однако совершенно въ разрѣзъ со всею исторіей Сѣвера. Гений русскаго народа въ лицѣ новгородскихъ ушкуйниковъ завладѣлъ берегомъ сѣвернаго океана, учредилъ здѣсь морскіе промыслы, мореходство, активную внѣшнюю торговлю и широко распространилъ среди дикаго туземнаго населенія свѣтъ истинной вѣры и христіанской нравственности, слѣдовательно создалъ на Сѣверѣ все, что требовалось отъ него его историческимъ предназначеніемъ.

1) Сѣверъ Россіи. М. Сидорова. Спб. 1870 г. т. I стр. 77.

Администраціи, по словамъ г. Казначеева, оставалось только не мѣшать естественному росту сѣверной окраины, но администрація въ лицѣ разныхъ маркизовъ де Траверсѣ, Бойлей, Казначеевыхъ и пр. *поставила себѣ задачею цивилизовать не лопарей и кореловъ, а русское населеніе посредствомъ англійской эксплуатаціи*,—и убила все то что было сдѣлано геніемъ народа!

Съ другой стороны Петръ Великій и Екатерина II не менѣе блистательно доказали что мудрая администрація обладаетъ громадною творческою силою и способна создавать такія чудеса, какъ преобразование Россіи и обращеніе ее въ первокласную великую Европейскую державу снабженную всѣми современными орудіями науки и техники!

Въ оправданіе администраціи Сѣвера обыкновенно приводятъ суровость климата, безлюдіе и бесплодность сѣверныхъ тундръ. Но опроверженіемъ такой защиты служить успѣхъ заселенія Финмаркена, гдѣ въ царствованіе Екатерины Великой обитало только 300 семействъ, а теперь имѣется цѣлыхъ 6 портовыхъ городовъ, и процвѣтаніе финнонорвежскихъ колоній на тѣхъ именно мѣстахъ, гдѣ при желаніи поселить русскихъ маркизовъ де Траверсѣ, находилъ что тамъ могутъ жить *только два тыща и три курицы*! Нельзя также не указать на то, что при жизни Ломоносова климатъ Сѣвера былъ такимъ же какъ нынѣ. А гдѣ эти 10.000 промышленниковъ, которые ежегодно выходили въ море на промыслъ трески?

Но самымъ нагляднымъ опроверженіемъ препятствій, представляемыхъ климатомъ, служитъ весьма печальная картина безплоднаго восточнаго берега Чернаго моря, гдѣ съ 1864 года не могутъ найти русскихъ колонистовъ и выписываютъ изъ Анатоліи нищихъ армянъ и грековъ, или подсовываютъ *христіанскаго горца* т. е. христіанскихъ представителей туземнаго кавказскаго населенія. Климатъ Восточнаго берега также мягокъ, какъ климатъ Южной Франціи; роскошь и богатство растительности изумительны; море обильно рыбою; мореходство, морскіе промыслы и минеральныя богатства требуютъ рабочихъ рукъ для разработки, но ихъ-то и нѣтъ; ихъ то и не могутъ отыскать въ Россіи, сплошь наполненной во внутреннихъ провинціяхъ рабочими, отыскивающими работы! Отчего это? Высшее правительство въ государственныхъ интересахъ приняло рѣшеніе заселить этотъ берегъ русскими, но русскіе, по мнѣнію мѣстныхъ властей, совершенно не способны перенести здѣшній климатъ и заниматься культурою земли при слишкомъ большомъ изобиліи естествен-

ныхъ богатствъ! Полудикари: осетины, мингрельцы и имеритины, когда дѣло доходитъ не до защиты страны, а до эксплуатаціи ея богатствъ считаются болѣе способными къ высшей культурѣ, чѣмъ русскіе, водворившіе среди этихъ дикарей цивилизацію! Здѣсь повторяется совершенно тоже что и на Сѣверѣ, гдѣ норвежцы, вновь водворяемые на лучшихъ мѣстахъ Мурмана признаются болѣе пригодными для его заселенія, чѣмъ русскіе цѣлое тысячелѣтіе обитавшіе здѣсь и, — не смотря на всѣ нападенія и интриги внѣшнихъ и внутреннихъ враговъ, — удержавшіе эту окраину за Россіей. Но пока довольно! Мы возвратимся къ этому вопросу въ послѣдствіи, сравнивая мореходство на Черномъ морѣ и Сѣверномъ океанѣ, а теперь скажемъ два слова о тѣхъ прекрасныхъ плодотворныхъ мѣропріятіяхъ, которыя осуществлены въ настоящее благополучное царствованіе для водворенія порядка и улучшенія участи промысловаго населенія поморовъ.

Временныя командировки судебного и медицинскаго персонала на становища во время лѣтнихъ промысловъ, помощь Краснаго Креста, установленіе пароходныхъ сношеній на промыслахъ, — безъ сомнѣнія представляютъ великое благодѣяніе для поморовъ-промышленниковъ. Но всѣ эти мѣры относятся къ области христіанской благотворительности, крайне полезной, крайне желательной, но представляющей при всемъ ея великодушій паллятивъ, съ государственной точки зрѣнія. Подать милостыню голодному, нагому человѣку, не имѣющему работы, большая заслуга передъ Богомъ и людьми, но эта жертва не обезпечиваетъ будущности работника, не улучшаетъ положенія его семьи и не даетъ ему средствъ приложить свой трудъ къ ея обезпеченію. Стало быть жертвы этой недостаточно, если она не будетъ сопровождаться рядомъ другихъ мѣръ, которыя постановили бы обѣдѣвшаго человѣка въ условія благоприятныя для увеличенія производительности его труда. А для этого необходимо не только водвореніе лучшаго порядка на промыслахъ во время лова рыбы и звѣря, а такія перемѣны въ экономическомъ положеніи страны, чтобы эти промыслы были наиболѣе продуктивны и доставляли хорошее вознагражденіе за трудъ. Вотъ этого-то пока нѣтъ, а кажется пора бы заняться сѣвернымъ поморьемъ, чтобы не опоздать потомъ съ мѣропріятіями, какъ это случилось съ водвореніемъ нѣмецкой колонизаціи въ югозападномъ краѣ.

Весьма интересной иллюстраціею, характеризующею современное положеніе мореходства на Бѣломъ мѣрѣ и Ледовитомъ Океанѣ можетъ служить, напечатанный въ XLIV выпускѣ Извѣстій

Императорскаго Общества содѣйствія русскому торговому мореходству, протоколъ засѣданія архангельскаго отдѣленія Общества отъ 14 Іюля 1892 г. Общее собраніе сего отдѣленія постановило: прекратить дѣятельность отдѣленія за недостаткомъ сочувствія къ ней со стороны заинтересованныхъ шкиперовъ и судовладельцевъ и за невозможностью приносить реальную пользу мореходству на Сѣверѣ, при существующемъ положеніи вещей. Въ своемъ докладѣ Правленію председатель Отдѣленія сообщаетъ, что въ числѣ 33 наличныхъ членовъ Отдѣленія состоятъ только четыре шкипера помора т. е. имѣется только четверо членовъ непосредственно заинтересованныхъ въ дѣлѣ развитія мѣстнаго мореходства. Далѣе членами состоятъ: директоръ распорядитель Мурманскаго пароходства и одинъ шкиперъ парохода, принадлежащаго этому Обществу. — Затѣмъ членами состоятъ 13 негоціантовъ, преимущественно управляющихъ лѣсные матеріалы на заграничныхъ судахъ со своихъ лѣсопильныхъ заводовъ, нисколько не заинтересованныхъ въ развитіи русскаго судоходства и судостроенія и принявшихъ на себя званіе членовъ Общества, не по сочувствію къ преслѣдуемому дѣлу, а изъ одной только любезности, чтобы не отвѣтить отказомъ на приглашеніе председателя. Наконецъ остальные 14 человекъ состоятъ изъ мѣстныхъ представителей различныхъ казенныхъ управленій. При такомъ составѣ отдѣленіе не считаетъ для себя возможнымъ обсуждать вопросы, касающіеся торговаго судостроенія и мореходства, а также распространять практическія свѣдѣнія или служить посредникомъ въ ходатайствахъ передъ правительствомъ о нуждахъ мореходства, ибо разрѣшеніе самыхъ жгучихъ вопросовъ, необходимыхъ для Сѣвернаго края, затягивается въ случаѣ обращенія заинтересованныхъ лицъ къ содѣйствію отдѣленія. Въ протоколѣ общаго собранія 14 іюня записаны два слѣдующихъ примѣра:

1) Желая поощрить частный русскій трудъ по гидрографіи и развитію мореходства и промышленности на Новой землѣ, Карскомъ морѣ и восточнѣе, — отдѣленіе нашло возможнымъ, и при скудности своихъ средствахъ, учредить денежную премію имени Пахтусова, отчисливъ для сего изъ своего капитала 500 р. и считывая при этомъ, что при открытіи добровольной подписки по всей Имперіи сказанная сумма на столько увеличится, что $\frac{0}{10}$ съ нея, при выдачѣ ихъ въ премію, могутъ побудить многихъ лицъ къ тому труду, для поощренія котораго эта премія учреждена. Но ходатайство отдѣленія о разрѣшеніи повсемѣстной подписки отклонено (Отзывъ Д-та торговли и мануфактуръ отъ 27 февраля

ля 1892 г. за № 2635), потому что учреждаемая премія имѣтъ цѣлью поощреніе путемъ изслѣдованій области находящейся въ тѣсной связи съ предметами дѣятельности отдѣленія, то за симъ представлялось бы болѣе соответственнымъ чтобы сумма, необходимая для образованія капитала преміи, была пополнена, не прибѣгая къ открытію повсемѣстной подписки, путемъ частныхъ пожертвованій со стороны членовъ общества.

2) О постановкѣ въ нѣкоторыхъ пунктахъ Кандалакшскаго залива предостерегательныхъ знаковъ и о занесеніи на карту Бѣлаго моря подводныхъ камней и банокъ, не обозначенныхъ на существующихъ мореходныхъ картахъ—Отдѣленіе сдѣлало сношеніе съ г. директоромъ маяковъ и лоціи Бѣлаго моря, который 25 іюня 1891 г. за № 1428, увѣдомилъ отдѣленіе, что въ 1891 г., Бѣломорская съемка не въ состояніи будетъ безъ ущерба для программы работъ обслѣдовать опасности въ Кандалакшскомъ заливѣ, а потому эти обслѣдованія Управление предполагаетъ внести въ программу будущихъ работъ, если послѣдуетъ на это разрѣшеніе г. управляющаго Морскимъ министерствомъ.

Послѣ этихъ примѣровъ всякіе коментаріи излишни, и они указываютъ какъ мало интересуются у насъ не только развитіемъ, но самымъ существованіемъ мореходства на Сѣверѣ.

Все написанное выше о Мурманскомъ берегѣ относится къ разсмотренному періоду съ 1883 по 1891 годъ, но такъ какъ настоящее изслѣдованіе печатается въ 1894 г., то къ великой радости всѣхъ русскихъ людей нельзя не прибавить нѣсколькихъ отрадныхъ фактовъ, поддерживающихъ твердую надежду, что въ заботахъ правительства о благоустройствѣ нашихъ окраинъ очередь дошла и до Сѣвера Россіи. По сообщенію Московскихъ Вѣдомостей на работы по устройству набережныхъ и дока въ г. Колѣ назначено въ текущемъ 1894 году 50 т. рублей, а для облегченія погрузки судовъ будетъ высланъ изъ Ревеля пловучій кранъ. Постройка желѣзной дороги изъ Вологды въ Архангельскъ рѣшена окончательно и для изысканій по ея сооруженію прибыли на мѣсто инженеры. — Послѣ поѣздки г. министра Финансовъ на Мурманскій берегъ, опасность постройки дороги, обходя русское населеніе, отъ Улеаборга или Іенсу въ Колу и Кемь миновала и начинаютъ говорить о линіи отъ Петербурга къ Мурману, которая по всей вѣроятности пойдетъ по естественному своему направленію на Новую Ладогу. Лодейное поле, Петрозаводскъ и далѣе на Кемь съ продолженіемъ ея до Колы, что конечно будетъ ближе кругового

обхода всей Финляндіей отъ Петербурга до Улеоборга, находящагося въ болѣе далекомъ разстояніи отъ Колы чѣмъ г. Кемь.

ГЛАВА II.

Современное положеніе мореходства на Балтійскомъ морѣ.

Балтійское море составляетъ часть сѣверо-западной государственной нашей границы, отъ впаденія р. Торнео въ Ботнический заливъ до Полангенской таможни, лежащей на границѣ восточной Пруссіи. По географическому положенію и по грандіозной длинѣ, принадлежащей намъ береговой линіи, именно 6327 верстъ, Балтійское море представляется наиболѣе выгоднымъ для торговли Россіи съ европейскими рынками, на которые она можетъ доставлять свои произведенія дешевымъ морскимъ путемъ. Это преимущество было понято гениальнымъ Преобразователемъ Россіи, который рѣшился вступить въ борьбу съ величайшимъ полководцемъ того времени и могущественнымъ королемъ Швеціи Карломъ XII, чтобы оружіемъ открыть Россіи доступъ къ Балтійскому морю. Цѣль эта была достигнута во время Сѣверной войны, когда Петръ, не дожидаясь ея окончанія, послѣ взятія шведскихъ крѣпостей Нотербурга и Нейшанца, расположеннаго на р. Невѣ, — началъ постройку при ея устьѣ, въ 1703 году, новаго города С.-Петербурга, который и сдѣлалъ столицею Россіи. По Ништадскому миру (30 августа 1721 г.) Швеція уступила Россіи всѣ земли окружающія С.-Петербургъ: Лифляндію, Эстляндію, Ингрію, часть Кареліи и часть Финляндіи, чѣмъ положеніе Россіи на Финскомъ заливѣ окончательно упрочилось.

Со свойственною его генію глубиною и вѣрностію взгляда, Петръ Великій, послѣ основанія Петербурга, употребилъ всю свою энергію, чтобы вся Россія могла принять участіе во внѣшней торговлѣ съ Западною Европою и, для того провелъ къ Петербургу, наилучшій для того времени, торговый водный путь отъ Астрахани, т. е. отъ Каспійскаго моря. Путь этотъ, при посредствѣ Волги и впадающихъ въ нее рѣкъ, доставилъ доступъ къ Петербургу даже произведеніемъ Урала и Сибири. Въ настоящее время, когда мысль Великаго Императора осуществилась, когда путь этотъ устроенъ и по немъ двигаются сотни миллионовъ пудовъ грузовъ, до Петербурга доходитъ только малая ихъ часть, такъ какъ грузы

эти перехватываются на Волгѣ, между Царицыномъ и Рыбинскомъ, семью линіями, уже построенныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ которымъ скоро присоединятся двѣ вновь строящіяся линіи (Казань-Рязань и Камышинъ-Тамбовъ). Къ этимъ девяти линіямъ слѣдуетъ прибавить и Балтійскую дорогу, посредствомъ коихъ наши произведенія изъ бассейна Волги и Камы, *вмѣсто дешеваго водянаго пути въ Петербургъ, перевозятся сухопутно, по болѣе дешевому желѣзнодорожному тарифу*, въ другіе порты Балтійскаго моря или непосредственно на сухопутную границу нашу съ Германіей и въ нѣмецкіе порты Кенигсбергъ и Данцигъ. Такое искусственное отвлеченіе грузовъ отъ естественнаго пути на Петербургъ по Волгѣ въ концессіонерную эпоху считалось альфой и омегой торгово-экономической премудрости и всѣхъ мѣропріятій *„для усиленнаго развитія отечественнаго земледѣлія и скотоводства, при посредствѣ усиленнаго и удешевленнаго сбыта сельскихъ произведеній за границу“*. Однако воспослѣдовавшее вслѣдствіе того истребленіе хлѣбныхъ запасовъ внутри Россіи обратило неурожай 1891 года въ гибельный голодъ, для устраненія послѣдствій коего истрачена правительствомъ колоссальная сумма около 200 милліоновъ рублей въ помощь голодающимъ. Послѣ такого урока неизбѣжно поколебалась вѣра въ плодотворность удешевленія желѣзнодорожной перевозки хлѣбныхъ запасовъ за границу и начались разговоры о невыгодности концессіонернаго способа улучшенія хозяйства Россіи. Начинаются скромные подсчеты, какъ велики потери Россіи отъ раззоренія сельскаго хозяйства, при посредствѣ гешефтмахерства иностранныхъ экспортеровъ и ихъ агентовъ евреевъ скупщиковъ. Очевидно потери эти очень грандіозны, какъ можно судить по раззоренію сельскаго хозяйства, обнаруженному изслѣдованіями нашего экономического положенія во время неурожая 1891 года. Но къ этому раззоренію надо еще прибавить во что обошлось государственной казнѣ приготовленіе къ этому раззоренію посредствомъ платежей по гарантіи и субсидіямъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, искусственно-нонижавшимъ свои доходы удешевленіемъ тарифныхъ ставокъ въ интересахъ отвлеченія отпускныхъ грузовъ отъ нашихъ морей и направленія ихъ на сухопутную границу Германіи, для слѣдованія транзитовъ въ иностранные порты. Мы возвратимся къ этому вопросу во II книгѣ настоящаго труда, а здѣсь приведемъ пока лишь нѣсколько цифровыхъ данныхъ относительно того, насколько искусственно удешевленная отправка волжскихъ грузовъ по сѣти желѣзныхъ дорогъ уменьшила значе-

ніе нашихъ морей. За исходную точку возьмемъ 1858 годъ, когда у насъ еще не было желѣзныхъ дорогъ и слѣдовательно отпускная торговля шла тѣмъ естественнымъ путемъ, какой вызывался географическимъ положеніемъ Россіи, по отношенію къ Европѣ и былъ указанъ Петромъ Великимъ.

Въ сотняхъ тысячъ рублей наша внѣшняя европейская торговля распредѣлялась по границамъ такъ:

| | ОТПУСКЪ | | | | ПРИВОЗЪ | | | |
|---|---------|--------|---------|--------|---------|-------|---------|-------|
| | 1858 | % | 1891 | % | 1858 | % | 1891 | % |
| Общій итогъ нашей внѣшней торговли былъ | 136.485 | — | 627.299 | — | 128.173 | — | 326.282 | — |
| Изъ этого числа направлялось: | | | | | | | | |
| Черезъ Бѣлое море. Балтійское | 4.570 | 3,30% | 6.794 | 1,50% | 451 | 0,35 | 819 | 0,25 |
| (безъ Финляндіи) | 64.370 | 47% | 168.728 | 26,50% | 92.945 | 72,55 | 145.835 | 45 |
| Черезъ Черное и Азовское | 49.622 | 36,70% | 264.730 | 42,20% | 12.421 | 9,7 | 60.616 | 18,55 |
| По сухопутной гра- ницѣ | 17.923 | 130% | 187.044 | 29,80% | 22.356 | 17,4 | 119.012 | 36,2 |
| Черезъ Петербургъ. | 41.194 | 300% | 53.314 | 8,30% | 78.021 | 60,8 | 62.195 | 19 |
| Черезъ Одессу | 27.259 | 19,20% | 124.882 | 19,80% | 9.857 | 7,6 | 55.635 | 17 |

Такимъ образомъ сравненіе привоза и отпуска по европейской границѣ за 1858 и 1891 года ¹⁾, показываетъ что, постройкою сѣти желѣзныхъ дорогъ, наши обороты по внѣшней торговлѣ съ Европой увеличились по отпуску болѣе чѣмъ въ 4 раза и по привозу болѣе въ 2¹/₂ раза. ²⁾ Вслѣдствіе этого и абсолютныя цифры привоза и отпуска черезъ наши моря должны были соответственно увеличиться, но этого не случилось. Бѣлое море, на долю коего выпало въ 1858 году 3,30% всего отпуска, получило такого въ 1891 году только 1,50%, а изъ привоза вмѣсто 0,35% только 0,25%. Балтійское море, на долю коего падало въ 1858 году 47% всего отпуска, получило въ 1891 году только 26,50%. По привозу иностранныхъ европейскихъ товаровъ на долю Балтійскаго моря вмѣсто 72,55% досталось только 45%. Черное море съ Азовскимъ, на долю коихъ падало въ 1858 году

1) Итоги внѣшней торговли приведенные въ I главѣ нѣсколько разнятся потому, что тамъ принятъ общій итогъ внѣшней торговли по европейской и азіатской границамъ, а здѣсь только по европейской границѣ.

2) Если вмѣсто крайнихъ годовъ взять среднія числа за 9 лѣтъ, то выводы будутъ еще менѣе благоприятны для Балтійскаго моря.

36,7%, получило въ 1891 году до 42,2% всего отпуска въ Европу а привозъ европейскихъ товаровъ увеличился на этой части границы съ 9,7% до 18,55% всего европейскаго привоза. Сухопутная граница, на долю которой въ 1858 году причиталось 13% всего отпуска въ Европу, въ 1891 году получила 29,8% такового. Съ 17,4% всего привоза въ 1858 году сухопутная граница усилила свои обороты болѣе чѣмъ вдвое, именно до 36,29% всего ввоза европейскихъ товаровъ въ Россію. Цифры эти показываютъ что постройка сѣти желѣзныхъ дорогъ содѣйствовала развитію внѣшней торговли черезъ сухопутную границу и черезъ моря Азовское и Черное, за счетъ ослабленія торговли Балтійскаго и Бѣлаго морей. Это подтверждается сравненіемъ перемѣны въ торговлѣ Петербурга и Одессы. Въ 1858 году на долю Петербурга падало 30% отпуска, а въ 1891 году только 8,3%. Привозили черезъ Петербургъ въ 1858 году 60,4% европейскихъ товаровъ, а въ 1891 только 19%. Въ Одессѣ отпускъ въ 1858 году составлялъ 19,9% и хотя итоги его абсолютно и значительное увеличились, съ развитіемъ нашей торговли на Черномъ морѣ, но % отношеніе осталось тоже для 1891 года именно: 19,8%. За то привозъ иностранныхъ товаровъ съ 7,6% поднялся до 17% всего ввоза въ Россію европейскихъ товаровъ. Наибольшее увеличеніе торговли, какъ показываютъ цифры, произошло однако по сухопутной границѣ.

Отпускъ произведеній черноземныхъ губерній, прилегающихъ къ Черному морю, никогда не происходилъ черезъ Балтійское море, потому вполне естественно, что съ постройкою желѣзныхъ дорогъ отпускъ чрезъ Черное море увеличился и абсолютно и въ процентномъ содержаніи, вслѣдствіе расширенія раіона сбыта. Чрезмѣрное усиленіе внѣшней торговли по сухопутной границѣ произошло поэтому исключительно за счетъ ослабленія нашей торговли черезъ Петербургъ, отнятіемъ у него части грузовъ, идущихъ воднымъ путемъ по системѣ р. Волги. Путь этотъ до постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ былъ единственнымъ путемъ, по которому хлѣбные грузы сѣверовосточнаго раіона доставлялись за границу и русскій хлѣбъ пріобрѣлъ высокую репутацію на европейскомъ рынкѣ. Съ постройкою же сѣти желѣзныхъ дорогъ еврейско-нѣмецкими концессіонерами вся хлѣбная операція въ Россіи попала въ руки ихъ соотечественниковъ. Посредствомъ тарифной игры въ теченіе 35 лѣтъ они постепенно отвлекали вывозъ хлѣба отъ Бѣлаго моря и Петербурга и достигли этого, увеличивъ отпускъ по сухопутной границѣ съ 22,3 до 119 милліоновъ

или въ процентномъ отношеніи къ общему итогу вывоза подняли таковой съ 17% до 36%. Русская хлѣбная торговля ничего отъ этого не выиграла; ибо, попавши въ еврейскія руки и сосредоточиваясь въ чертѣ еврейской ослѣдлости, нашъ хлѣбъ отправляется за-границу съ примѣсью такого количества всякой дрянн, что совершенно потерялъ свою прежнюю добрую славу и цѣнится ниже всѣхъ другихъ хлѣбовъ, привозимыхъ на европейской рынокъ за одно только свое русское происхожденіе, что служить къ великому раззоренію всего русскаго земледѣлія, вслѣдствіе искусственнаго пониженія цѣнъ на мѣстѣ производства хлѣба. За то, скажутъ доктринеры, количество, отпускаемаго изъ Россіи хлѣба увеличилось. Конечно, можно бы признавать пользу такого увеличенія абсолютныхъ итоговъ, еслибы вопросъ шелъ о томъ, чтобы вывезти изъ Россіи какъ можно больше хлѣба за-границу; но дѣло не въ этомъ съ государственной точки зрѣнія, а въ томъ *чтобы Россія извлекала какъ можно болѣе выгоды изъ сбыта своихъ произведеній за-границу*. Абсолютное увеличеніе итога важно только для экспортеровъ нашего хлѣба, заинтересованныхъ исключительно въ расширеніи своихъ операций съ русскимъ хлѣбомъ. Для нихъ безразлично какимъ путемъ пойдетъ нашъ хлѣбъ за-границу и они, конечно, нисколько не стѣняясь потерями Россіи, всегда могутъ направлять искусственно нашъ вывозъ, пользуясь пониженными тарифами черезъ нашу сухопутную границу, для доставленія русскаго хлѣба транзитомъ черезъ Пруссію къ тому же самому Балтійскому морю, отъ коего онъ отвлекается русскою желѣзнодорожною сѣтью. Какъ это выгодно для экспортеровъ, доказываетъ примѣръ парохода „Аяксъ“ доставившаго черезъ Кенигсбергъ въ Ревель ячмень дешевле того, во что онъ обошелся бы при непосредственной перевозкѣ съ мѣста производства до Ревеля по нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ, но такое положеніе русской внѣшней торговли нельзя считать нормальнымъ. Сѣть же желѣзныхъ дорогъ должна облегчать наши торговые сношенія съ Европою и дѣлать ихъ болѣе выгодными для Россіи, а не для иностранцевъ-экспортеровъ. Не жалѣетъ правительство средствъ на развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ, но жертвуетъ оно также много и для развитія мореходства, столь необходимаго для усиленія самостоятельности и могущества Россіи. Нельзя же признать правильнымъ, чтобы жертвы приносимыя для развитія желѣзнодорожной сѣти служили къ тому чтобы парализировать жертвы того же правительства для развитія національнаго тор-

гового мореходства. Между тѣмъ до сихъ поръ желѣзнодорожныя общества или вѣрнѣе маги и волшебники ими заправляющіе успѣваютъ скрыть несообразность пониженныхъ тарифовъ для перевозки хлѣбныхъ грузовъ къ сухопутной границѣ, сильно ослабляющихъ доходность всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, идущихъ въ этомъ направленіи и вызывающихъ приплаты по гарантіи и субсидіи для усиленія правозоспособности этихъ линій. Никто не станетъ возставать противъ подобныхъ грандіозныхъ расходовъ, если они дѣлаются въ интересахъ Россіи, но если они служатъ лишь къ отвращенію сбыта хлѣба отъ нашихъ портовъ и морей въ видахъ усиленія иностранной транзитной торговли русскимъ хлѣбомъ, для развитія чужеземныхъ портовъ, то желательно, чтобы такое ненормальное положеніе вещей было устранено. Отвлеченіемъ главныхъ грузовъ отъ русскихъ морей и портовъ уничтожается самая возможность развитія русскаго національнаго торговаго мореходства. По отношенію же къ Балтійскому морю это имѣетъ еще болѣе тяжкія послѣдствія, ослабляя судоходство въ бассейнѣ р. Волги и устраняя русское купечество отъ хлѣбной торговли черезъ Архангельскъ и Петербургъ для сосредоточенія таковой исключительно въ чертѣ еврейской осѣдлости въ рукахъ русскихъ и иностранныхъ евреевъ.

Если начертаніе линій нашей сѣти въ направленіи отъ центральныхъ областей къ сухопутной западной границѣ можетъ быть до нѣкоторой степени объяснено военными соображеніями, то невыгоды начертанія желѣзнодорожной сѣти всегда могли быть исправлены тарифными ставками, тогда какъ послѣднія не только усиливаютъ зло, но создали для нашей внутренней торговли и всей экономической жизни новыя и вредныя послѣдствія. Мы еще возвратимся къ этому вопросу впослѣдствіи, а здѣсь обратимъ вниманіе только на слѣдующій печальный фактъ.

Нельзя не удивляться геніальному пониманію интересовъ Россіи и практической предусмотрительности Петра Великаго, который, создавая иностранный Петербургъ и привлекая иностранное мореходство, ясно понималъ, что русское мореходство не можетъ само изъ себя развиваться на берегахъ моря, заселенныхъ инородцами. Поэтому онъ завелъ русскія поселенія подъ Петербургомъ и не щадилъ жертвъ для проложенія къ нему водянаго пути изъ внутреннихъ губерній, чтобы все русское ихъ населеніе могло принять непосредственное участіе въ мореходствѣ и активной отпускнуой торговлѣ черезъ Петербургъ. Что мысль эта

глубоко правдива и вполне отвѣчаетъ интересамъ благосостоянія Россіи, лучше всего доказывается тѣмъ колоссальнымъ развитіемъ пароходства и возникновеніемъ самостоятельнаго желѣзнаго судостроенія и изготовленія судовыхъ машинъ на Волгѣ далеко прежде того, какъ сознали у насъ необходимость заняться постройкою желѣзныхъ судовъ и машиностроеніемъ въ Петербургѣ, Севастополѣ и Одессѣ. По Волгѣ двигаются тысячи судовъ, перевозящихъ сотни милліоновъ пудовъ грузовъ, имѣется многочисленный персоналъ судостроительныхъ верфей и машинныхъ заводовъ; созданъ даже громадный водоходный пролетаріатъ, въ лицѣ бурлаковъ и судовщиковъ, остающихся безъ всякой работы на зимнее время. Тѣмъ не менѣе все это какою-то отталкивающею силою удаляется отъ Балтійскаго моря, гдѣ подъ русскимъ флагомъ существуетъ только инородческое мореходство. Это было бы понятно, если-бы водный путь отъ Петербурга не прорѣзывалъ бы всей центральной Россіи, коренныхъ русскихъ самыхъ богатыхъ ея губерній, лежащихъ въ бассейнѣ Волги и ея притоковъ, съ многими десятками милліоновъ энергическаго и трудолюбиваго населенія, которое увеличивается такъ быстро, что вынуждено искать спасенія въ далекихъ переселеніяхъ. Но этимъ ресурсомъ у насъ совсѣмъ не пользуются для созданія національнаго мореходства на Балтійскомъ морѣ. Русскіе пароходы и суда плаваютъ по близкимъ къ Петербургу нашимъ внутреннимъ морямъ: Онежскому и Ладожскому озерамъ; плаваютъ и по Невѣ; доходятъ и до Петербурга, но здѣсь уже водворено *финляндское пароходство*, а за Петербургъ *русское пароходство* не дерзаетъ выступать. Русскіе водоходы изъ бассейна Волги имѣютъ крайнимъ предѣломъ своей дѣятельности Адмиралтійскую и другія петербургскія набережныя, гдѣ имъ еще предоставляется заниматься лодочною перевозкою обывателей; но все примѣненіе ихъ труда къ грандіозной морской внѣшней торговлѣ Петербурга ограничивается участіемъ въ нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ.

Не вдаваясь въ объясненіе этого печальнаго явленія, мы считаемъ его на столько не отвѣчающимъ здравому смыслу и интересамъ Россіи, что обращаемся ко всѣмъ руководителямъ и ревнителямъ прогресса отечественнаго мореходства съ извѣстнымъ латинскимъ изрѣченіемъ: *Caveant Consules!*

Послѣ этого вступленія обратимся къ изслѣдованію современнаго положенія мореходства на Балтійскомъ морѣ.

Но прежде чѣмъ заняться изслѣдованіемъ таблицы № 8 ¹⁾ необходимо объяснить тѣ затрудненія, какія встрѣтились при ея составленіи и неизбѣжно произвели ея неполноту и неточность, которыя однако по своей незначительности не имѣютъ никакого значенія для общихъ выводовъ, характеризующихъ современное положеніе мореходства на Балтійскомъ морѣ, что именно и составляетъ нашу задачу

Во первыхъ до 1886 года въ общій итогъ движенія судовъ входили и суда финляндскія, плавающія подъ русскимъ флагомъ, а также русскія каботажныя суда, посѣщающія тѣ пункты, гдѣ нѣтъ таможенныхъ учрежденій, глаго именуемые на Балтійскомъ морѣ „разныя мѣста“, а на Бѣломъ морѣ „прочіе пункты“. Въ 1887 году въ общемъ сводѣ движенія судовъ по таможеннымъ финляндскія суда выдѣлены и показаны отдѣльно отъ „разныхъ мѣстъ“. Съ 1889 года выдѣлены только финляндскія суда, а „прочія мѣста“ въ счетъ не идутъ, отчего съ 1887 года произошло сокращеніе въ числѣ приходящихъ и отходящихъ судовъ, какъ будто бы указывающее на упадокъ мореходства, который, если и произошелъ, то не въ томъ размѣрѣ, какъ это сказывается по итогам общаго свода движенія судовъ.

Выдѣленіе финляндскихъ судовъ въ особую рубрику, конечно, полезно, выясняя дѣйствительное положеніе русскаго мореходства, а не русскаго флага на Балтійскомъ морѣ. Но отъ такого выдѣленія выходитъ слѣдующее недоразумѣніе. Въ примѣчаніи къ выдѣленнымъ финляндскимъ судамъ сказано „въ томъ числѣ“, изъ чего слѣдуетъ думать, что они показаны въ сводѣ движенія всѣхъ судовъ, а между тѣмъ сокращеніе прихода и отхода судовъ съ 1887 года находится въ противорѣчій съ этимъ.

О самомъ финляндскомъ мореходствѣ по нашимъ таможеннымъ отчетамъ мы не можемъ составить полнаго представленія, такъ какъ въ этихъ отчетахъ не помѣщены русскіе порты и таможенные пункты сѣвернаго берега Ботническаго залива. Всѣ финляндскія суда однако здѣсь, какъ и по южному берегу Финскаго залива, плаваютъ подъ русскимъ флагомъ, но о нихъ мы не знаемъ, ибо имѣемъ весьма точныя свѣдѣнія лишь о нѣкоторой части этихъ судовъ, приходящихъ въ курляндскіе и ливляндскіе порты.

¹⁾ См. приложенія таблица N 8.

Привозимые и отправляемые въ Финляндію, на финляндскихъ судахъ, подъ русскимъ флагомъ, товары значатся однако по таможеннымъ отчетамъ въ числѣ заграничнаго привоза и отпуска. хотя по флагу товары эти привозятся въ каботажномъ плаваніи, грузы коего въ таможенные отчеты къ сожалѣнію у насъ не вносятся.

Все это затрудняетъ точные выводы и требовало прибавленія къ таблицѣ № 8 объясненій относительно „финляндскихъ судовъ“ и разныхъ мѣстъ, число судовъ и ластовъ конхъ не введено въ общій счетъ, и, какъ видно изъ этихъ рубрикъ, не могло быть введено по неопредѣленности данныхъ.

Дальній каботажъ, т. е. плаваніе русскихъ судовъ изъ портовъ Балтійскаго моря въ русскіе порты на другихъ нашихъ моряхъ, помѣщается въ отчетахъ въ рубрикѣ *заграничнаго плаванія*, что грамматически правильно, ибо суда дальняго каботажа заходятъ по дорогѣ во многіе заграничные порты, но по существу — не вѣрно. Это есть наша внутренняя торговля въ силу географическихъ причинъ, совершаемая моремъ транзитомъ, мимо чужихъ земель. Если для нѣкоторой части финляндскаго судоходства создана въ таможенныхъ отчетахъ особая рубрика, совершенно бесполезная для того, чтобы имѣть понятіе о мореходствѣ въ Финляндіи, то очевидно таможенную статистику не обременило бы выдѣленіе въ особую рубрику судовъ дальняго каботажа, развитіе коего общаетъ великія выгоды для прогресса активной внѣшней торговли Россіи и мореходства дальняго плаванія. Ничего не можетъ быть, напримѣръ, плодотворнѣе для экономическаго прогресса сѣвернаго поморья и созданія солидарности торгово-экономическихъ интересовъ между русскими окраинами, какъ обмѣнъ произведеній южныхъ губерній на сѣверныя, при посредствѣ дальняго каботажа. Соль и хлѣбъ — статьи, которыми такъ изобилуетъ сѣверный берегъ Чернаго моря, представляютъ для сѣвернаго поморья самые важные предметы первой необходимости и дешевое снабженіе ими сѣвера составляетъ одну изъ наиболѣе настоятельныхъ государственныхъ заботъ, при желаніи выгодно пользоваться сѣвѣрною окраиною для увеличенія силы и могущества Россіи.

Перейдемъ теперь къ разбору таблицы № 8

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отшло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---|------------------|-------|----------|-------|-----------------|-------|----------|-------|
| Всего | 98772 | — | 15482687 | — | 109590 | — | 15537381 | — |
| Среднее въ годъ | 10974 | — | 1720298 | — | 11176 | — | 1726375 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ | 55730 | 56,4 | 12754336 | 82,3 | 55381 | 55,5 | 12678040 | 81,5 |
| среднее. | 6192 | — | 1417748 | — | 6153 | — | 1408671 | — |
| каботажномъ | 43042 | 43,6 | 2728351 | 17,7 | 45209 | 44,5 | 2859341 | 18,5 |
| среднее. | 4782 | — | 303150 | — | 5023 | — | 317704 | — |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 16992 | 30,4 | 1854412 | 14,5 | 17177 | 31,1 | 1872152 | 14,7 |
| паровыхъ | 38738 | 69,6 | 10899924 | 85,5 | 38204 | 68,9 | 10805888 | 85,3 |
| съ товаромъ | 32359 | 58,5 | 7631743 | 59,8 | 50506 | 91,2 | 11273284 | 88,9 |
| съ балластомъ. | 23571 | 41,5 | 5122593 | 40,2 | 4875 | 8,8 | 1404756 | 11,1 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 28019 | 65,9 | 901765 | 33,5 | 29731 | 65,7 | 952549 | 33,3 |
| паровыхъ | 15023 | 34,1 | 1826586 | 66,5 | 15478 | 34,3 | 1906792 | 66,7 |
| съ товаромъ | 32895 | 76,4 | 2274232 | 83,3 | 30324 | 67,7 | 2251599 | 79 |
| съ балластомъ. | 10147 | 23,6 | 453419 | 16,7 | 14885 | 32,3 | 607942 | 21 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 6280 | 11 | 909552 | 7,1 | 5949 | 10,7 | 835692 | 6,6 |
| Шведско-норвежскимъ | 11781 | 21 | 1579497 | 12,3 | 11741 | 21,4 | 1573659 | 12,4 |
| Датскимъ | 7817 | 14,2 | 1744894 | 14,4 | 7818 | 14,2 | 1744685 | 13,7 |
| Германскимъ | 14297 | 25,6 | 2841531 | 22,3 | 14323 | 25,6 | 2843999 | 22,4 |
| Великобританскимъ. | 13551 | 24,4 | 5291186 | 41 | 13548 | 24,5 | 5292309 | 41,9 |
| Французскимъ | 121 | — | 16987 | — | 120 | — | 16808 | — |
| Австро-венгерскимъ | 61 | — | 19031 | — | 62 | — | 19200 | — |
| Голландскимъ | 1741 | 3,2 | 322928 | 2,5 | 1739 | — | 322948 | 2,5 |
| Бельгійскимъ | 9 | — | 3359 | — | 9 | — | 3359 | — |
| Соединенныхъ Штат. | 4 | — | 1788 | — | 4 | — | 1788 | — |
| Итальянскимъ | 39 | — | 10024 | — | 39 | — | 10024 | — |
| Прочихъ Государствъ. | 29 | — | 13559 | — | 29 | — | 13559 | — |

Цифры таблицы № 8 показываютъ:

1. Сокращеніе за 9 лѣтъ движенія морскихъ судовъ по приходу, отходу и тону въ 1883 году пришло 12.553 судна тона-

жемъ 1.781.422 ластва, а въ 1891 году 9915 судовъ тонажемъ 1.741.177 ластвоѣ. Отошло въ 1883 году 12.597 судовъ тонажемъ 1.782.255 ластвоѣ, а въ 1891 году 10.096 судовъ тонажемъ 1.742.864 ластва. Мы уже упоминали выше что при этомъ, надо принять въ соображеніе выдѣленіе изъ общаго числа судовъ финляндскихъ и отходящихъ въ „разные пункты“, но исправить этого вполне нельзя, такъ какъ если число финляндскихъ судовъ можно найти по таможеннымъ отчетамъ и они могли бы показываться съ 1887 года отдѣльно въ особой графѣ, то „разные пункты“ показаны только за 1887 и 1888 г., а въ остальные года число ихъ неизвѣстно. Поэтому можно сказать съ увѣренностію что въ дѣйствительности движеніе судовъ по Балтійскому морю за 9 лѣтъ не уменьшилось, а нѣсколько увеличилось.

2. Съ другой стороны нѣкоторое сокращеніе въ движеніи судовъ дѣйствительно должно было обнаружиться, вследствие общаго сокращенія вѣншей торговли на Балтійскомъ морѣ. составлявшей въ 1883 г. 247 миллионѣ отпуса и 231 миллионѣ привоза, тогда какъ въ 1891 году отпускъ достигъ только 168 мил., а привозъ 145 мил. руб. Это выразилось въ заграничномъ плаваніи сокращеніемъ числа и тонажа судовъ именно: въ 1883 году пришло 6984 судна тонажемъ 1.467.657 ластвоѣ, а въ 1891 г. 5650 судовъ тонажемъ 1.442.654 ластва. Отошло въ 1883 году 7028 судовъ тонажемъ 1.468.470 ластвоѣ, а 1891 году 5512 судовъ тонажемъ 1.421.135 ластвоѣ.

3. Заграничное плаваніе и по числу приходящихъ судовъ (56,4%) и по тонажу ихъ (82,3%) превосходитъ каботажное плаваніе на долю коего остается (43,6%) по числу судовъ и (17 7%) всего тонажа. По средней нормѣ за 9 лѣтъ это выражается ежегоднымъ приходомъ 6192 заграничныхъ судовъ вмѣстимостію 1.417.148 ластвоѣ и 4782 судовъ каботажныхъ, вмѣстимостію 303.150 ластвоѣ. По отходу 6153 судовъ заграничныхъ въ 1.408.617 ластва и 5023 каботажна въ 317.704 ластва. Такъ и должно быть вследствие господства вѣншей торговли и сравнительной бѣдности побережій Балтійскаго моря, не имѣющихъ достаточно мѣстныхъ грузовъ или промысловъ, содѣйствующихъ развитію мореходства.

4. Паровыя суда въ заграничномъ плаваніи значительно преобладаютъ (69,6% по приходу и 68,9% по отходу) надъ парусными (30,4% по приходу и 31% по отходу) какъ по числу судовъ и еще болѣе по тонажу. Паровыя суда составляютъ 85,5% всей вмѣстимости по приходу и отходу, а по числу судовъ 69%. Это объясняется тѣмъ, что въ западныхъ государствахъ число па-

русовых судовъ постепенно сокращается, уступая мѣсто паровымъ судамъ, тонажъ коихъ постоянно увеличивается.

5. Въ каботажномъ плаваніи парусные суда преобладаютъ по числу (65,9% прихода и 65,7% по отходу), но уступаютъ паровымъ по тонажу (66,5% по приходу и 66,7% по отходу)—результатъ неизбѣжный въ силу весьма малаго размѣра судовъ мѣстнаго каботажа.

Изъ пришедшихъ изъ за границы и записанныхъ въ таможенъ заграничныхъ судовъ 58,5% привезли товаровъ, а 41,5% балласта въ количествѣ 5.122.593 ластва или ежегодно по 569.177 ластовъ. При отходѣ 91,2% судовъ нагрузились товаромъ и только 8,8% взяли балластъ, въ количествѣ 1.404.756 ластовъ или въ среднемъ брали ежегодно по 156.084 ластва балласту. Въ каботажномъ плаваніи съ грузомъ пришло 76,4%, а съ балластомъ 23,6%. Отошло съ грузомъ 67,7%, а съ балластомъ 32,3% вмѣстимостию 607.942 ластва или въ среднемъ они брали ежегодно, за 9 лѣтъ. по 67.550 ластовъ балласту. Такимъ образомъ перевозка балласта составляетъ главную задачу иностраннаго и отечественнаго мореходства на Балтійскомъ морѣ.

6. Первое мѣсто по числу пришедшихъ иностранныхъ судовъ принадлежитъ Германіи 25,6%, но по тонажу первенствуетъ англійскій флагъ, захватившій 41% всей внѣшней торговли Европы съ Россіей черезъ Балтійское море. По тонажу Германія занимаетъ 2 мѣсто (22,5% по приходу и 25,6% по отходу). По числу судовъ Англія занимаетъ второе мѣсто (24,4% по приходу судовъ и 24,5% по отходу). Третье мѣсто принадлежитъ по числу судовъ шведско-норвежскому флагу на долю коего причитается 21% по приходу и отходу, но по тонажу третье мѣсто занимаетъ Данія (14,4% по приходу и 14,2% по отходу) занимающая четвертое мѣсто по числу судовъ именно 12%. Русскому флагу принадлежитъ пятое мѣсто и на его долю причитается 11% по приходу и 10,7% по отходу судовъ. По тонажу же участіе русскаго торговаго флота во внѣшней торговлѣ Балтійскаго моря еще слабѣе и выражается 7,1% по приходу и 6,6% по отходу. Если же мы припомнимъ что въ числѣ заграничнаго плаванія помѣщенъ и дальній каботажъ, то участіе нашего коммерческаго флота въ торговлѣ съ европейскими рынками окажется самымъ ничтожнымъ.

7. Выдѣляя изъ общаго итога судовъ заграничнаго плаванія тѣ суда, которыя отошли подъ русскимъ флагомъ, изъ балтійскихъ портовъ въ русскіе порты того же моря, на Мурманъ, въ Бѣлое,

Черное и Азовское моря, мы получимъ нижеслѣдующія данныя, которыя выражаютъ дальнее каботажное плаваніе нашихъ судовъ за 9 лѣтъ, именно:

| Пришло: | Среднее за 9 лѣтъ судовъ. ластовъ. | | | |
|--|------------------------------------|--------|-----|-------|
| Изъ портовъ Бѣлаго моря и съ Мурманскаго берега. | 134 | 13483 | 15 | 1498 |
| Изъ портовъ Балтійскаго моря | 2288 | 617520 | 276 | 68613 |
| Изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей | 252 | 130551 | 28 | 14909 |
| Отошло: | | | | |
| Въ порты Бѣлаго моря. | 77 | 8153 | 8,5 | 906 |
| Въ порты Балтійскаго моря. | 3119 | 784712 | 346 | 87180 |
| Въ порты Азовскаго и Чернаго морей. | 90 | 42967 | 10 | 4774 |

Сопоставленные съ общими итогами заграничнаго и каботажнаго плаванія цифры эти ничтожны, ибо даютъ въ среднемъ за 9 лѣтъ для Бѣлаго моря 15 судовъ 1498 ластовъ по приходу и 8½ судовъ, въ 906 ластовъ по отходу. Для Чернаго моря 28 судовъ въ 14.909 ластовъ по приходу и 10 судовъ въ 4774 ластва по отходу. Только для Балтійскаго моря, гдѣ происходитъ постоянный торговый обмѣнъ между Финляндіей, Курляндіей и Лифляндіей, движеніе судовъ болѣе значительно, но таковое по близости разстоянія слѣдуетъ отнести къ обыкновенному каботажу, а не къ дальнему, къ коему это плаваніе по собственному морю на близкое разстояніе ни въ какомъ случаѣ причислено быть не можетъ. А потому дальній каботажъ нашъ, обещающій такъ много пользы въ будущемъ, еще только зарождается и требуетъ особаго вниманія и поддержки.

1. Кронштадско-Петербурскій портъ.

Искусственно созданный Петромъ Великимъ городъ Петербургъ, не смотря на всякія препятствія топографическія, климатическія, политико-экономическія, на бесплодность и малонаселенность окружающихъ его провинцій Россіи, въ силу постоянного пребыванія, въ теченіи 190 лѣтъ, Императорской Фамиліи и центральной администраціи Россіи, неизбѣжно долженъ былъ сдѣлаться однимъ изъ самыхъ красивыхъ городовъ Европы и осуществилъ мысль Великаго своего основателя, выбравшаго его мѣстомъ для главнаго Всероссійскаго торговаго порта. До постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ, Петербургъ, съ передовымъ его

портомъ Кронштадтомъ, дѣйствительно занималъ по внѣшней торговлѣ предназначенное ему Петромъ Великимъ мѣсто, но теперь постепенно уступаетъ его Одессѣ. Населеніе Петербурга уже перевалило за миллионъ душъ и по своей многочисленности, по наружному великолѣпію и внѣшней торговлѣ, Сѣверная Пальмира далеко обогнала первопрестольную столицу, оставляя однако за Москвой значеніе центра русской жизни, промышленности, внутренней торговли и главнаго Всероссійскаго рынка потребленія.

Кронштадтъ при своемъ основаніи предназначался исключительно для военной защиты съ моря и сдѣлался главнымъ портовымъ городомъ помимо своей воли, вслѣдствіе обмеленія устьевъ Невы и постепеннаго увеличенія тонажа торговыхъ судовъ, что воспрепятствовало непосредственному приходу иностранныхъ судовъ въ самый Петербургъ. Неудобство это было извѣстно и съ самаго начала, но для такой большой торговли, какую ведетъ Петербургъ, нуженъ былъ и соответствующій величины портъ, а это требовало затраты въ нѣсколько десятковъ миллионовъ и потому все проекты для устройства порта въ Петербургъ разсматривались, обсуждались и складывались въ архивъ въ ожиданіи того времени, когда для исполненія ихъ найдутся свободныя суммы. Такъ продолжалось бы и до сихъ дней, если бы наконецъ не явилась счастливая мысль немного расчислить форваторъ черезъ баръ р. Невы, на что по предположенію требовалась небольшая сравнительно сумма, кажется около 18 мил. рублей. Такую сумму для производства сего опыта предприимчивые люди отыскивали въ государственномъ казначействѣ, а начатое дѣло нельзя было бросить. Постепенно расширяя и улучшая первоначальный проектъ, къ 200 лѣтнему юбилею существованія Петербурга, его портъ вѣроятно будетъ окончательно устроенъ и представитъ всевозможныя удобства для входа и выхода, стоянки, нагрузки, выгрузки и починки многочисленныхъ иностранныхъ торговыхъ кораблей, посѣщающихъ нашу сѣверную столицу. Очень жаль конечно что все это не было сдѣлано хотя полстолѣтія ранѣе до начала концессионерной эпохи, ибо возможно что въ такомъ случаѣ главная отпускная наша торговля, черезъ Балтійское море, не была бы выбита изъ русскихъ рукъ и городу Петербургу не угрожало бы постепенное ослабленіе его торговыхъ оборотовъ, что—(какъ можно судить изъ цифръ приведенныхъ выше въ общемъ обзорѣ и затѣмъ ниже въ обзорѣ прогрессирующихъ торговыхъ оборотовъ Одессы),—представляетъ непрекае-

мый фактъ, долженствующій постепенно развиваться вмѣстѣ съ развитіемъ нашей желѣзнодорожной сѣти.

Посмотримъ на сколько этотъ общій выводъ подтверждается анализомъ Кронштадтско-Петербургскаго порта за послѣдніе 9 лѣтъ.

Таможенные отчеты даютъ на это слѣдующій отвѣтъ въ рубляхъ:

| Черезъ Кронштадтъ: | | | Черезъ Петербургъ: | |
|--------------------|-------------|------------|--------------------|-------------|
| Годы. | Вывезено | Привезено | Вывезено | Привезено |
| въ 1883 | 90.701.063 | 2.131.870 | 17.357.721 | 65.791.084 |
| „ 1884 | 68.829.273 | 1.490.484 | 22.583.905 | 63.607.080 |
| „ 1885 | 5.638.425 | 954.049 | 57.186.179 | 53.661.129 |
| „ 1886 | 4.228.512 | 1.262.031 | 59.000.571 | 59.059.862 |
| „ 1887 | 4.500.693 | 1.763.317 | 55.261.838 | 58.734.683 |
| „ 1888 | 5.239.231 | 681.401 | 60.852.857 | 59.478.111 |
| „ 1889 | 12.582.600 | 3.512.817 | 58.231.134 | 67.902.864 |
| „ 1890 | 10.838.286 | 290.216 | 51.349.767 | 72.254.787 |
| „ 1891 | 7.530.937 | 96.732 | 53.314.510 | 62.195.307 |
| Итого | 209.879.040 | 12.078.917 | 435.138.482 | 562.684.907 |

Общій характеръ этихъ оборотовъ сдѣляется яснѣе если мы соединимъ въ одинъ итогъ торговлю Кронштадта и Петербурга и тогда въ рубляхъ получимъ:

| | Вывезено | Привезено |
|------|-------------|------------|
| 1883 | 108.058.784 | 67.922.954 |
| 1884 | 91.413.178 | 65.097.564 |
| 1885 | 62.624.604 | 54.615.178 |
| 1886 | 63.229.083 | 60.321.893 |
| 1887 | 59.762.531 | 60.498.000 |
| 1888 | 66.092.088 | 60.595.512 |
| 1889 | 70.813.734 | 71.415.681 |
| 1890 | 62.188.052 | 72.545.003 |
| 1891 | 60.845.447 | 62.292.039 |

Цифры эти показываютъ:

1. Въ 1883 году Петербургскій портъ еще не былъ вполне удобенъ для прихода иностранныхъ судовъ, а потому заграничный отпускъ сосредоточивался главнымъ образомъ въ Кронштадтѣ. Петербургъ отпускалъ $\frac{1}{3}$ часть или около 20% нашего сырья. Въ 1884 году отпускъ черезъ Петербургскій портъ началъ усиливаться и соответственно тому падалъ отпускъ за границу черезъ Кронштадтъ и въ 1891 году составлялъ только 8% отъ пуска 1883 года.

2. Вмѣстѣ съ сокращеніемъ отпуску за границу падалъ по-

стоянно и привозъ транзитныхъ иностранныхъ товаровъ Имѣя возможность направляться прямо на Петербургъ и далѣе по желѣзному сѣти иностранные товары привозились въ Кронштадтъ только въ количествѣ необходимомъ для потребленія его обывателей. Съ сокращеніемъ торговли сократилось рабочее населеніе и остальные жители, имѣя менѣе заработковъ, сдѣлались болѣе слабымъ потребителемъ иностранныхъ товаровъ, относящихся главнымъ образомъ къ категоріи предметовъ роскоши. Объединеніе Кронштадта оказалось на столько сильнымъ, что въ 1891 году его обыватели могли выписывать ихъ за границы только 4,2^о „ того количества иностранныхъ товаровъ, которое привозилось въ Кронштадтъ въ 1883 году

3. Въ тоже время отпускъ черезъ Петербургъ абсолютно увеличился ибо большая часть иностранныхъ судовъ съ 1885 года, оставила Кронштадтъ и приходила прямо въ Петербургъ; но общій итогъ отпуска черезъ Кронштадско-Петербургскій портъ сократился противу прежняго и колебанія въ размѣрѣ отпуска обнаруживаютъ постоянную наклонность къ пониженію. Тѣмъ не менѣе привозъ иностранныхъ товаровъ если и сократился въ 1891 г., вслѣдствіе всеобщаго неурожая, то предшествующіе два года показываютъ что привозъ этотъ постояненъ и имѣетъ наклонность къ повышенію. Это вполне естественно, ибо съ децентрализацией привоза иностранныхъ товаровъ въ другіе балтійскіе и во всѣ черноморскіе порты, въ Петербургъ начали направляться тѣ иностранные товары, которые необходимы для потребленія его обывателей, число конхъ быстро возрастаетъ, да отчасти для снабженія Москвы, которая впрочемъ, благодаря тарифной игрѣ, и развитію еврейско-нѣмецкихъ фабрикъ на западной границѣ, очень мало нуждается въ посредничествѣ Петербурга. Въ 1891 году черезъ С-Петербургскую портовую таможену привезено иностранныхъ товаровъ для Москвы только на 4.046.750 р., при общемъ количествѣ, привезенныхъ въ Московскую таможену иностранныхъ товаровъ, на сумму 52.357 120 рублей. Такимъ образомъ Москва весьма мало пользуется посредничествомъ Петербурга въ покупкѣ иностранныхъ товаровъ, предпочитая получать ихъ сухопутно транзитомъ при посредствѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ. Впрочемъ и самъ Петербургъ не довольствуется моремъ, но пользуется сухопутною доставкой иностранныхъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ. Такъ въ 1891 г. доставлено въ Петербургъ черезъ слѣдующія таможни въ рубляхъ на сумму:

| | |
|--------------------------|------------------|
| Черезъ Вержболовскую на. | 5.247.063 |
| „ Ревельскую | 1.411.156 |
| „ Одесскую | 987.098 |
| „ Гривицкую. | 421.222 |
| „ Сосновицкую | 296.676 |
| „ Либавскую. | 6.650 |
| „ Севастопольскую. | 6.388 |
| „ Радзивиловскую | 2.416 |
| „ Александровскую. | 470 |
| „ Рижскую | 300 |
| „ Унгенскую. | 35 |
| и черезъ остальные. | 92.677 |
| Итого | 8.472.752 рубля. |

Что составляетъ болѣе 13% всего количества иностранныхъ товаровъ, привезенныхъ въ 1891 г. черезъ Кронштадско-Петербургскую таможену. Обращаемъ вниманіе на этотъ фактъ, объясняющій значеніе желѣзнодорожной сѣти для нашей морской торговли.

4. Ходъ внѣшней торговли Кронштадта и Петербурга выясняетъ какъ ошибоченъ критеріумъ, принятый для нашего сужденія объ обогащеніи Россіи посредствомъ внѣшней торговли. Всѣ знаютъ что Кронштадтъ съ постройкою петербургскаго порта потерялъ почти все свое значеніе во внѣшней торговлѣ и значительно обдѣлѣлъ, а Петербургъ значительно разбогатѣлъ вслѣдствіе усиленія заработковъ его обывателей вмѣстѣ съ увеличеніемъ его торговыхъ оборотовъ. Между тѣмъ анализируя балансъ внѣшней торговли мы получаемъ діаметрально противоположные выводы. Отпускъ Кронштадта за 9 лѣтъ выражается суммою 209.879.040 р., а привозъ 12.078.917 р. Такимъ образомъ балансъ даетъ въ пользу обогащенія Кронштадта сумму 197.800.123 руб. или въ среднемъ ежегодно по 21.977 791 р.—сумму, которую Европа якобы выплачивала звонкою монетою этому городу и которую онъ не получилъ и получить не могъ. Отпускъ черезъ Петербургъ составляетъ за 9 лѣтъ сумму 435.138.482 р. а привозъ 562.684.907 руб. что даетъ превышеніе привоза надъ отпускомъ, за 9 лѣтъ, 127.546.426 р. или ежегодно 14.171.829 р. т. е. такую сумму якобы выплачивалъ ежегодно Петербургъ иностранной промышленности, разоряя себя каждый годъ на всю эту сумму. Такимъ образомъ кажущееся по балансу обогащеніе Кронштадта представляетъ въ дѣйствительности сильный упадокъ его торговли и полное раззореніе его обывателей. Раззореніе же по балансу внѣшней торговли Петербурга въ дѣйстви-

тельности выражается крупнымъ развитіемъ обогащенія обывателей, вслѣдствіе усиленія торговыхъ его оборотовъ. Пусть подумаютъ, надъ этимъ вреднымъ недоразумѣніемъ доктринеровъ въ нашихъ канцеляріяхъ и при заключеніи торговыхъ договоровъ съ нашими конкурентами пусть ставятъ краеугольнымъ камнемъ *интересы народнаго производства и потребленія, а не благоприятное положеніе баланси внѣшней торговли* посредствомъ усиленія отпуска, какъ это сдѣлано при заключеніи торговаго договора съ Франціей. Пусть подумаютъ объ этомъ и наши патріоты, занятые упорядоченіемъ нефтянаго дѣла, ибо всѣ ротшильдовскія и нобелевскія вакханаліи держаться только на фиктивномъ увеличеніи нашего баланси, во имя чего имъ предоставляется право эксплуатировать государственное казначейство и трудовую дѣятельность всего русскаго народа.

Удовольствуемся этими замѣчаніями, такъ какъ задача наша не изслѣдованіе внѣшней торговли Россіи, а изслѣдованіе значенія этой торговли для мореходства и потому для насъ важны не детали привоза или отпуска черезъ тотъ или другой портъ, а общее направленіе, общій характеръ нашей внѣшней торговли. Перейдемъ поэтому прямо къ изслѣдованію движенія морскихъ судовъ по Кронштадтско-Петербуржскому порту ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 22386 | — | 5121380 | — | 24929 | — | 5192538 | — |
| Среднее въ годъ | 2598 | — | 569044 | — | 2736 | — | 576948 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 16219 | 72.5 | 4587659 | 88 | 15797 | 63.3 | 4497051 | 86.5 |
| каботажномъ. | 6167 | 27.5 | 533721 | 12 | 9132 | 36.7 | 695487 | 13.5 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 4625 | 28 | 547311 | 11 | 4798 | 36 | 470862 | 18 |
| паровыхъ | 11594 | 7.2 | 4040348 | 89 | 10999 | 64 | 3247311 | 82 |
| съ товаромъ | 13710 | 57.3 | 3956297 | 86 | 13731 | 86.7 | 3718173 | 82 |
| съ балластомъ | 2509 | 42.7 | 631362 | 14 | 2066 | 13.3 | 778878 | 18 |

1) Смотри приложеніе таблица № 9.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|------|---------|------|-----------------|----|---------|----|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 2633 | 42,7 | 130174 | 24 | 5073 | 56 | 197059 | 28 |
| паровыхъ | 3534 | 57,3 | 403547 | 76 | 4059 | 44 | 496428 | 72 |
| съ товаромъ | 5746 | 93 | 503678 | 94 | 7769 | 85 | 613979 | 88 |
| съ балластомъ | 421 | 7 | 30043 | 6 | 1363 | 15 | 81508 | 12 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 1518 | 9 | 262213 | 5,2 | 1120 | 7 | 175624 | 4 |
| Шведско-норвежскимъ | 3253 | 20 | 506759 | 11 | 3226 | 20 | 501764 | 11 |
| Датскимъ | 2303 | 14 | 576276 | 12,5 | 2303 | 14 | 576277 | 12 |
| Германскимъ. | 2952 | 18 | 663526 | 14,3 | 2956 | 18 | 664308 | 14 |
| Великобританскимъ. | 5649 | 35 | 2450517 | 53 | 5648 | 36 | 2450502 | 53 |
| Французскимъ | 50 | — | 6847 | — | 50 | — | 6847 | — |
| Австро-венгерскимъ | 31 | — | 8602 | — | 31 | — | 8602 | — |
| Голландскимъ. | 422 | 2 | 96786 | 2 | 422 | — | 97013 | 2 |
| Бельгійскимъ. | 1 | — | 535 | — | 1 | — | 535 | — |
| Соединенныхъ Штат. | 1 | — | 252 | — | 1 | — | 252 | — |
| Итальянскихъ | 21 | — | 5384 | — | 21 | — | 5384 | — |
| Прочихъ государствъ | 5 | — | 2714 | — | 5 | — | 2714 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Что заграничное плаваніе преобладаетъ въ Петербургѣ какъ по числу судовъ, такъ и по тонажу выражаясь по приходу за 9 лѣтъ числомъ 22.386 судовъ, изъ коихъ 16. 219 или 72,5% въ заграничномъ и 5167 или 27,5% въ каботажномъ плаваніи. Тонажъ всѣхъ судовъ 5.121.380 ластовъ изъ коихъ 4.587.659 ластовъ или 88% въ заграничномъ и 533.721 ластовъ или 12% въ каботажномъ плаваніи. По отходу все число судовъ за 9 лѣтъ было 24.929 изъ коихъ 15.797 или 63,3% въ заграничномъ, а 9132 или 36,7% въ каботажномъ плаваніи. Тонажъ отошедшихъ судовъ былъ 5.192.538 ластовъ, изъ коихъ 4.497.051 ластовъ или 86,5% въ заграничномъ и 695.487 ластовъ или 13,5% въ каботажномъ плаваніи.

2. Число и тонажъ судовъ заграничнаго плаванія, приходившихъ въ Петербургъ, какъ по приходу такъ и по отходу, постоянно сокращается, именно: начинаясь въ 1883 году приходомъ 2576 судовъ тонажемъ 584.708 ластовъ, оканчивается въ 1891 приходомъ 2163 судна вместимостію 552.344 лада. По отходу въ 1883 году было 2694 судна тонажемъ 597 670 ластовъ, а въ 1891

году 2351 судно тонажемъ 556.357 ластовъ. Это подтверждаетъ высказанное мнѣніе о постепенномъ упадкѣ торговли Петербурга съ развитіемъ нашей желѣзнодорожной сѣти вслѣдствіи благоприятныхъ тарифовъ для сухопутной границы и транзитной торговли русскимъ сырьемъ черезъ иностранные порты.

3. Въ каботажномъ плаваніи замѣчается подобный же упадокъ. По приходу было 621 судно тонажемъ 58.725 ластовъ въ 1883 году и 595 судовъ тонажемъ 55.392 ластва въ 1891 году. По отходу же замѣчается незначительное увеличеніе именно: въ 1883 году было 715 судовъ тонажемъ 70.187 ластовъ, а въ 1891 году 873 судна тонажемъ 76.715 ластовъ. Объяснить это можно возрастающимъ участіемъ нашего каботажа въ сношеніяхъ съ русскими портами, лежащими на другихъ моряхъ.

4. Парусное плаваніе уступаетъ значительно паровому, именно въ заграничномъ плаваніи паровыхъ судовъ пришло около 72%, а въ каботажномъ 57,3%. Парусныхъ же судовъ пришло по заграничному плаванію 28% и по каботажному 42,7%. По отходу паровыхъ судовъ заграничныхъ было 64%, парусныхъ 36%. Въ каботажномъ плаваніи паровыхъ по отходу было 44%, а парусныхъ 56%.

5. Балласту въ Петербургъ привозится сравнительно немного, именно только 14% судовъ заграничныхъ и 6% каботажныхъ, привезли балласту, за 9 лѣтъ 661.405 ластовъ или ежегодно по 7.349 ластовъ. Остальной же тоннажъ судовъ былъ занятъ товаромъ, въ количествѣ 4.459.975 ластовъ. По отходу 13,3% заграничныхъ судовъ ушло съ балластомъ, а 86,7% съ товаромъ, каботажныхъ ушло 15% съ балластомъ, а 85% съ товаромъ. Всего за 9 лѣтъ вывезено товаровъ 4.322.152 ластва¹⁾. Балласту вывезено 860.386 ластовъ или ежегодно по 95.598 ластовъ, количество крайне ничтожное по сравненію съ количествомъ вывезенныхъ и привезенныхъ изъ за-границы товаровъ.

6. Русскій флагъ въ судовомъ движеніи Петербурга занимаетъ пятое мѣсто по числу, имѣя 9% по приходу и 7% по отходу всего числа обратившихся судовъ. Тоннажъ же русскихъ судовъ составляетъ только 5,2% по приходу и 4% по отходу судовъ. Это вполне естественно, такъ какъ наши торговые суда не могутъ конкурировать размѣрами съ судами дальняго плаванія. Первое мѣсто въ петербургской торговлѣ принадлежитъ англійскому флагу, развивающемуся на 35% всѣхъ приходящихъ и 36% от-

¹⁾ Или ежегодно по 481.350 ластовъ.

ходящихъ судовъ. Тонажъ этихъ судовъ занимаетъ 53% всего тонажа судовъ приходящихъ и отходящихъ изъ Петербурга. Германскій флагъ имѣетъ 18% числа всѣхъ судовъ и 14,4% тонажа; датскій 14% числа судовъ и 12,5% тонажа; шведско-норвежскій 20% судовъ и 11% тонажа всей морской торговли Петербурга. На долю же флаговъ всѣхъ остальныхъ государствъ причитается не болѣе 2%. Такимъ образомъ русская внѣшняя торговля Петербурга съ Европою производится главнымъ образомъ англичанами, при благосклонномъ содѣйствіи нѣмцевъ, шведовъ и датчанъ. Русское торговое мореходство принимаетъ въ этой торговлѣ самое жалкое участіе въ размѣрѣ 9%—7%, а по тону отъ 5%—4% всего грузового оборота морской торговли Петербурга. Но въ дѣйствительности и это, невѣроятное для самостоятельной могущественной державы, участіе въ собственной торговлѣ приходится значительно сократить, такъ какъ по таможеннымъ отчетамъ въ общій итогъ распредѣленія судовъ по флагамъ по заграничному плаванію внесены суда дальняго каботажнаго плаванія въ балтійскіе, черноморскіе и бѣломорскіе порты. Судовъ этихъ кромѣ финляндскихъ было за 19 лѣтъ по приходу 2.674 тонажемъ 761.553 лада, а по отходу 3.286 судовъ вмѣстимостью 834.833 лада. Но сколько изъ этихъ судовъ причитается на долю Петербурга, выдѣлить совершенно невозможно, пользуясь одними таможенными отчетами.

Конечно, мы такъ отстали отъ иностранцевъ въ торговомъ судостроеніи и мореходствѣ, что не можемъ конкурировать съ ними въ тонажѣ судовъ, а потому самымъ вѣрнымъ выраженіемъ участія нашего мореходства во внѣшней торговлѣ должно признать не тонажъ, а самое число судовъ. Въ петербургской торговлѣ число судовъ идетъ на убыль и это лучше всего доказываетъ отсутствіе русскаго мореходства на Балтійскомъ морѣ и въдобавокъ не только мореходства національнаго, но даже условнаго, т. е. принимая за русскія всѣ финляндскія суда, плавающія подъ русскимъ флагомъ, хотя этимъ судамъ въ таможнѣ ведется особый счетъ, какъ судамъ, подлежащимъ особымъ льготамъ и правамъ. Такъ разумѣется и быть должно, если вслѣдствіе исключительныхъ свойствъ и условій Петербурга, русское населеніе, занимающееся рыболовствомъ и судоходствомъ отъ Астрахани до Шлиссельбурга и Петербурга, не имѣетъ доступа къ мореходному промыслу, въ силу того, что иностранцы, какъ выше сказано, такъ хорошо приладились къ петербургскимъ порядкамъ, что за нашимъ русскимъ сырьемъ, имѣющимъ объемъ во

много разъ большій, чѣмъ европейскія мануфактуры и колоніальныя товары, умудряются приходить съ полнымъ грузомъ товаровъ, почти не привозятъ балласта и стало быть получая большею частію фрахтъ за оба пути въ Петербургъ и изъ Петербурга, завладѣваютъ тою выгодною, которая должна бы принадлежать нашему мореходству при активной торговлѣ, чѣмъ дѣлаютъ эту торговлю не выгодною для русскихъ судовладѣльцевъ, т. е. упраздняютъ самый *raison d'être* развитія русскаго торговаго мореходства дальняго плаванія на Балтійскомъ морѣ. Не того конечно желалъ Петръ Великій, когда задерживалъ торговлю Архангельска, ради болѣе быстраго развитія морской торговли Петербурга! Торговый оборотъ Кронштадско - Петербургскаго порта достигъ въ 1891 году размѣра превосходящаго почти въ пять разъ итогъ всѣхъ государственныхъ доходовъ въ послѣдніе годы царствованія Петра Великаго ¹⁾. Стало быть мысль Петра I, съ которою заложенъ былъ Петербургъ, именно: установить торговлю Россіи съ Европою, достигла было полного развитія; но, благодаря канцессіонерной магіи и канцелярской стратегіи въ настоящее время во внѣшней торговлѣ Петербургъ уступаетъ первенство Одессѣ, а русское торговое мореходство занимаетъ въ немъ не господствующее, а только терпимое положеніе... Фактъ весьма характеристичный, указывающій ясно на главную причину несоотвѣтствія постоянныхъ патріотическихъ разговоровъ Петербурга о развитіи русскаго торговаго флота и получаемыхъ отъ сихъ разговоровъ реальныхъ результатовъ. Но великъ Богъ Русской православной земли! Нынѣ наступилъ уже конецъ прошлому прискорбному бездѣйствію... Радостно отозвалось въ сердцахъ всѣхъ русскихъ людей могучее слово Державнаго Хозяина Русской земли, указавшаго военному Балтійскому флоту Либавскій военный портъ, какъ мѣсто его будущей стоянки, какъ пунктъ, на который онъ долженъ опираться, охраняя государственную безопасность, достоинство, честь Россіи, оберегая Сѣверную ея столицу, отъ всякихъ покушеній непріятели, со стороны Балтійскаго моря. Обреченный на восемь мѣсячное зимнее бездѣйствіе и скучное плаваніе по Маркизовой лужѣ, нашъ Балтійскій флотъ, состоящій большею частію изъ судовъ побывавшихъ въ кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, получить возможность трудиться на благо

¹⁾ Въ 1722 году государственные доходы Россіи составляли 14.536.000 руб., а расходы 14.873.000 руб. Оборотъ внѣшней торговли Петербурга составлялъ по отпуску 60.845.000 руб., а по привозу 62.292.000 руб.

Россіи всѣ двѣнадцать мѣсяцевъ въ году, поддерживая постоянныя сношенія съ незамерзающимъ Чернымъ моремъ, Ледовитымъ океаномъ и тихо-океанскими нашими владѣніями. Русскій національный элементъ въ видѣ многочисленнаго персонала морскихъ учреждений и экипажей военныхъ судовъ прочно водворится на берегахъ Балтики, въ еврейско - нѣмецкомъ торговомъ городѣ Либавѣ и постепенно превратитъ его не только въ такую же военную твердыню какъ Севастополь, но и разовьетъ среди своего населенія тотъ же высокій духъ патріотизма, героизма и безпредѣльной преданности долгу, какимъ прославился нашъ черноморскій флотъ, удаленный отъ деморализующихъ соблазновъ столичной жизни. Мѣстное населеніе латышей и эстовъ, вынесшее столько гоненій и страданій за исповѣданіе православной вѣры, съ сердечною радостію сольется съ своими единовѣрцами русскими, которые принесутъ имъ миръ, покой и равноправность, какими они до сихъ поръ еще не пользовались и которые быстро дадутъ имъ возможность, забывъ прошлый нѣмецкій гнетъ, сдѣлаться достойными сынами Великой Россіи!

2. Г. Н а р в а .

Не касаясь исторіи и этнографіи Нарвы, города съ 11.197 душъ населенія, стало быть въ $11\frac{1}{2}$ раза большимъ, чѣмъ населеніе всѣхъ бѣломорскихъ портовъ, за исключеніемъ Архангельска, — припомнимъ только то, что близъ Нарвы имѣются весьма обширныя суконныя и хлопчатобумажныя фабрики. Шерсть на нихъ употребляется русская, привозимая по желѣзной дорогѣ; а хлопокъ изъ за границы и потому размѣръ внѣшней торговли Нарвы совершенно зависитъ отъ размѣра привоза изъ за границы хлопка, джуты и каменнаго угля, при чемъ вполнѣ естественно замѣчаются крупныя колебанія въ итогахъ привоза, такъ какъ все это заграничное сырье можетъ доставляться на нарвскія фабрики одинаково удобно черезъ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ. Главною статью отпуска за границу служатъ лѣсные матеріалы; а въ Финляндію — зерновой хлѣбъ и мука разнаго рода. За послѣдніе 9 лѣтъ внѣшняя торговля дѣлится на два отдѣла: по европейской границѣ и съ Финляндіей и въ рубляхъ выражается слѣдующими цифрами:

| | Съ Финляндіей | | Съ Европою | |
|------|---------------|---------|------------|---------|
| | Отпускъ | Привозъ | Отпускъ | Привозъ |
| 1883 | — | 8301 | 636068 | 2138091 |
| 1884 | — | — | 480066 | 1787469 |
| 1885 | 3565 | 12 | 487132 | 266954 |
| 1886 | 62606 | 12446 | 506054 | 1195663 |
| 1887 | 7155 | 9547 | 415323 | 3740309 |
| 1888 | 7088 | 11802 | 622711 | 4283910 |
| 1889 | 6387 | 7468 | 758335 | 4279799 |
| 1890 | 10010 | 25218 | 692704 | 4074558 |
| 1891 | 7790 | 14372 | 643349 | 5713364 |

Какъ видно изъ этихъ цифръ ви́шняя торговля съ Финляндіей не имѣетъ особенно важнаго значенія для Нарвы и выдѣленіе ея изъ общаго каботажнаго или заграничнаго плаванія имѣетъ интересъ только для характеристики русскаго мореходства на Балтійскомъ морѣ.

Обороты Нарвы по европейской границѣ значительны и почти одинаковы съ оборотами Архангельска. Разница только въ томъ что они не имѣютъ, подобно главному бѣломорскому порту, наклонности къ пониженію, а на оборотъ—къ повышенію. Если отпускъ г. Нарвы почти не измѣняется, то привозъ постоянно и значительно возрастаетъ, именно съ 2.138.081 р въ 1883 г. онъ поднялся въ 1891 году до 5.713.364, или увеличился въ теченіе 9 лѣтъ болѣе чѣмъ въ два раза. Причина этому расширеніе фабричнаго производства въ Нарвѣ, что видно по возрастающему количеству потребленія хлопка, джуты и иностранныхъ издѣлій (съ 58.209 руб. въ 1883 г до 239.619 руб. въ 1890 году) очевидно для потребленія обывателей. Своихъ мѣстныхъ издѣлій они за границу однако не отправляли, ибо въ 1883 году вывезено ихъ только на 52 руб., а въ 1891 г. ровно ничего не вывезено. Всѣ издѣлія нарвскихъ фабрикъ сбываются въ Россію и видимо съ большою выгодною, ибо они могли за 8 лѣтъ увеличить въ четверо потребленіе иностранныхъ товаровъ. Этотъ фактъ можетъ послужить намъ ключемъ къ разгадкѣ того, отчего не развивается злополучный сѣверъ Россіи. Нарва вовсе не составляетъ центра производительнаго района, ибо для отпуски за границу въ немъ имѣется только лѣсъ, да небольшое количество зерноваго хлѣба и муки, разумѣется привозныхъ по желѣзной дорогѣ, такъ какъ большихъ избытковъ земледѣльческаго производства на прибалтійскихъ болотахъ быть не можетъ. Стало быть экономическая обстановка Нарвы и нашихъ сѣверныхъ пор-

товыхъ городовъ одинакова, за исключеніемъ того, что воды Балтійскаго моря далеко не такъ обильны рыбою, какъ Ледовитый океанъ; лѣса нарвскаго раіона далеко не такого высокаго качества, какъ на сѣверѣ, а богатыхъ морскихъ и звѣриныхъ промысловъ въ Финскомъ заливѣ нѣтъ. Почему же въ Нарвѣ собралось, живетъ и богатѣетъ населеніе въ 1½ раза больше населенія всѣхъ сѣверныхъ бѣломорскихъ портовъ, за исключеніемъ Архангельска? Да потому что около Нарвы возникло крупное фабричное производство на привозномъ сырѣ, хлѣбѣ и каменномъ углѣ, которое не только кормитъ работающее на фабрикахъ населеніе, но и вызываетъ существованіе значительнаго города. Даровая сила падающей воды нарвскихъ водопадовъ, доставляющая возможность дешево приводить въ движеніе фабричныя машины, представляетъ, конечно, особенную выгоду и причину водворенія около Нарвы фабричной промышленности, но развѣ мало можно собрать даровой водяной силы въ порожистыхъ рѣкахъ сѣвера? Почему же тамъ нѣтъ фабрикъ? Да разумѣется влѣдствіе полной изолированности сѣвера отъ внутреннихъ населенныхъ губерній Россіи! Если бы Нарва, не смотря на свою близость къ Петербургу, не была бы соединена желѣзною дорогою со внутреннимъ рынкомъ, гдѣ сбываетъ всѣ свои фабрикаты, такъ что за границу ей остается сбывать только бруснику и торфъ; если бы Нарва не была соединена съ густо населенными губерніями, откуда получаетъ въ желаемомъ количествѣ рабочія руки и дешевые жизненные продукты для ихъ содержанія, то, конечно, фабричное производство не только не могло бы развиваться быстро, но едва ли и самая Нарва могла бы существовать въ качествѣ торгово-промышленнаго пункта.

Обратимся къ изслѣдованію движенія морскихъ судовъ въ торговлѣ г. Нарвы ¹⁾. Оно выражается такъ:

| З а 9 л ѣ т ѣ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|-----------------------|------------------|----|---------|----|------------------|----|---------|----|
| Всего | 1952 | — | 189363 | — | 1956 | — | 189374 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 918 | 47 | 142460 | 75 | 923 | 47 | 142703 | 75 |
| каботажномъ | 1034 | 53 | 46903 | 25 | 1033 | 53 | 46671 | 25 |

1) Смтри приложенія таблица № 10.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 675 | 73,6 | 75894 | 52 | 681 | 73,6 | 76365 | 52 |
| паровыхъ | 243 | 26,4 | 66566 | 48 | 242 | 26,4 | 66338 | 48 |
| съ товаромъ. | 451 | 49 | 62138 | 43 | 810 | 87 | 113833 | 79 |
| съ балластомъ | 467 | 51 | 80322 | 57 | 113 | 23 | 28870 | 21 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1021 | 99 | 46333 | 99 | 1019 | 98,8 | 45873 | 98,4 |
| паровыхъ | 13 | 1 | 570 | 1 | 14 | 1,2 | 798 | 1,6 |
| съ товаромъ | 385 | 37 | 15725 | 33 | 861 | 83,4 | 41643 | 89 |
| съ балластомъ | 649 | 63 | 31178 | 67 | 172 | 16,6 | 5028 | 11 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 96 | 10 | 13388 | 9,8 | 103 | 11 | 14000 | 9,8 |
| Шведско-норвежскимъ | 204 | 22,3 | 28144 | 19,6 | 203 | 22 | 27918 | 19,6 |
| Датскимъ | 158 | 17,2 | 14339 | 10,2 | 158 | 17,2 | 14341 | 10,2 |
| Германскимъ. | 119 | 13 | 14081 | 9,5 | 119 | 13 | 14083 | 2,5 |
| Великобританскимъ | 181 | 19,2 | 53568 | 37,3 | 181 | 19,2 | 53568 | 37,2 |
| Австро-венгерскимъ | 1 | 0,1 | 389 | 0,2 | 1 | 0,1 | 389 | 0,2 |
| Голландскимъ | 159 | 17 | 18551 | 13,4 | 158 | 17,2 | 18404 | 13,3 |

Цифры эти показываютъ что:

1. Каботажное плаваніе въ Нарвѣ, выражаясь 53‰ всего числа судовъ, значительно превосходить, какъ по приходу, такъ и по отходу число судовъ заграничнаго плаванія, составляющее только 47‰ общего числа посѣтившихъ портъ судовъ. Но и то и другое плаваніе не велики, ибо въ среднемъ ежегодно приходило 102 судна заграничнаго плаванія тонажемъ 15.822 ластовъ и 116 судовъ каботажнаго тонажемъ 5211 ластовъ.

2. Парусное плаваніе преобладаетъ въ Нарвѣ вообще, а по числу судовъ даже и въ заграничномъ плаваніи, ибо на его долю причитается около 73‰, а на долю пароваго только 26,4‰. Въ каботажѣ парусныхъ судовъ 99‰, а паровыхъ только 1‰. Это указываетъ что съ Нарвою нѣтъ субсидируемыхъ пароходныхъ сообщений и вся мѣстная морская перевозка достается прибрежному каботажу.

3. Въ заграничномъ плаваніи привезли товары 49‰ судовъ и балласту 51‰. При отходѣ за границу 87‰ всего числа судовъ

получили грузъ, а 23% не нашли его и ушли съ балластомъ. Въ каботажномъ плаваніи пришло въ Нарву съ балластомъ 63% судовъ и только 37% съ товаромъ. Это объясняется тѣмъ, что суда, приходящія изъ Финляндіи за лѣсомъ и хлѣбомъ, приходятъ съ балластомъ. При отходѣ нашли грузъ 89%, а съ балластомъ ушло только 11%, всѣхъ судовъ.

Вообще преобладаніе числа мѣстныхъ парусныхъ судовъ, даже въ заграничномъ плаваніи, показываетъ что Общество содѣйствія русскому торговому мореходству не безплодно трудилося надъ развитіемъ мореходства и судостроенія на прибалтійскомъ побережьи. Тѣмъ не менѣе по числу судовъ русскій флагъ занимаетъ предпоследнее мѣсто, уступая первенство всѣмъ остальнымъ, исключая австро венгерскаго. По тонажу первое мѣсто занимаютъ англійскіе пароходы, перевозящіе болѣе 37% всѣхъ заграничныхъ грузовъ, затѣмъ шведско - норвежскіе (19,6%); голландскіе (13,4%), датскіе (10%), германскіе (9,5%) и наконецъ русскіе (9,8%). Это показываетъ что еще много остается сдѣлать для содѣйствія мореходству и въ Нарвѣ, чтобы достигнуть развитія мореходства подъ русскимъ флагомъ, не говоря уже о націонализаци мореходства на Балтійскомъ морѣ т. е. о прибавленіи къ наличнымъ судохозяевамъ и нѣкотораго числа русскихъ судовъ и экипажей.

3. Кунда.

Таможенная застава въ мѣстечкѣ Кунда лежитъ посрединѣ между Нарвой и Ревелемъ, въ сторонѣ отъ Балтійской желѣзной дороги и потому имѣетъ только мѣстное значеніе. Тѣмъ не менѣе Кунда ведетъ торговлю съ Европой и съ Финляндіей, а послѣдняя совершаясь подъ русскимъ флагомъ, регистрируется не въ качествѣ внутренней, каботажной, а внѣшней торговли, независимой отъ европейской, какъ это мы видѣли и въ Нарвѣ. Для уясненія вопроса о русскомъ мореходствѣ на Балтійскомъ морѣ, мы будемъ продолжать выдѣлять финляндскую торговлю и въ прочихъ портахъ Балтійскаго моря.

Поданнымъ таможенныхъ отчетовъ торговое движеніе въ Кундѣ въ рубляхъ выражается такъ:

| | По торговлѣ съ Финляндіей: | | По торговлѣ съ Европою: | |
|------|----------------------------|---------|-------------------------|---------|
| | отпускъ | привозъ | отпускъ | привозъ |
| 1883 | 13.444 | 9.595 | 15.542 | 60.450 |
| 1884 | 10.148 | 9.688 | 16.589 | 57.044 |

| По торговлѣ съ Финляндіей: | | | По торговлѣ съ Европою: | |
|----------------------------|---------|---------|-------------------------|---------|
| | отпускъ | привозъ | отпускъ | привозъ |
| 1885 | 9.312 | 13.947 | 6.000 | 45.210 |
| 1886 | 9.366 | 10.534 | 9.366 | 54.600 |
| 1887 | 9.126 | 14.817 | 10.600 | 92.460 |
| 1888 | 8.220 | 8.130 | 8.020 | 66.450 |
| 1889 | 10.776 | 11.468 | 10.776 | 17.200 |
| 1890 | 11.139 | 11.675 | 27.832 | 56.100 |
| 1891 | 13.215 | 10.079 | 19.581 | 53.405 |

Цифры эти показываютъ что:

1. Торговля Кунды съ Финляндіей имѣетъ мѣстный характеръ взаимнаго обмѣна между двумя берегами Финскаго залива. Съ южнаго берега отправляется подвозимый балтійскою желѣзною дорогою зерновой хлѣбъ, ячмень, овесъ, мука и мѣстные продукты, картофель, яйца, масло и пр. Съ сѣвернаго берега финляндцы везутъ латышамъ и эстонцамъ главнымъ образомъ рыбу соленую. Поэтому какъ по привозу такъ и по вывозу, въ торговлѣ съ Финляндіей хотя замѣчается колебаніе, но съ наклономъ къ повышенію, соотвѣтственно нормальному развитію обмѣнивающихся мѣностей.

По вѣдшей торговлѣ съ Европою главными предметами отпуски служатъ: зерновые хлѣба, особенно овесъ, ячмень и рожь; а главными предметами привоза: каменный уголь, коксъ и огнеупорный кирпичъ. Привозъ каменнаго угля возрастаетъ значительно и постоянно начинаясь въ 1883 году 57.000 пудъ и кончаясь въ 1891 году 348.559 пудовъ. Коксъ регистрируется вмѣстѣ съ торфомъ и потому въ привозѣ этихъ продуктовъ замѣчаются большіе скачки именно съ 250 766 пудовъ въ 1883 году до 23.580 въ 1889 и 83.700 пудовъ въ 1891 году Иностранныхъ издѣлій въ Кунду почти не доставляется, да и надобности въ нихъ нѣтъ: для небогатаго мѣстечка совершенно достаточно русскихъ и финляндскихъ издѣлій, а европейскіе предметы роскоши имъ не нужны. Движеніе морскихъ судовъ по Кундскому порту было слѣдующее ¹⁾.

1) Смотри приложеніе таблица № II.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|-----|---------|------|
| Всего | 1064 | — | 55380 | — | 1064 | — | 55380 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ. | 155 | 14 | 21098 | 32 | 152 | 14 | 20719 | 38 |
| каботажномъ. | 909 | 86 | 34282 | 62 | 912 | 86 | 34661 | 62 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 147 | 95 | 18340 | 87 | 145 | 95 | 18208 | 87 |
| паровыхъ | 8 | 5 | 2750 | 13 | 7 | 5 | 2511 | 13 |
| съ товаромъ | 140 | 90 | 18951 | 89 | 17 | 12 | 2371 | 12 |
| съ балластомъ | 15 | 10 | 2147 | 11 | 135 | 88 | 18348 | 88 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 867 | 95,4 | 29269 | 85 | 869 | 95 | 29401 | 84,5 |
| паровыхъ | 42 | 4,6 | 5013 | 15 | 43 | 5 | 5260 | 15,5 |
| съ товаромъ | 455 | 50 | 16505 | 48 | 724 | 80 | 28044 | 80 |
| съ балластомъ. | 454 | 50 | 17777 | 52 | 188 | 20 | 6617 | 20 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами. | | | | | | | | |
| Русскимъ | 31 | 20 | 4588 | 21,8 | 28 | 18 | 4209 | 21,8 |
| Шведско-норвежскимъ | 79 | 51 | 10742 | 51 | 79 | 57 | 10742 | 51 |
| Датскимъ. | 9 | 6 | 567 | 2,6 | 9 | 4 | 567 | 2,6 |
| Германскимъ | 23 | 4,9 | 2930 | 13,6 | 23 | 15 | 2930 | 13,6 |
| Великобританскимъ. | 9 | 6 | 1718 | 8,3 | 9 | 4 | 1718 | 8,3 |
| Голландскимъ | 3 | 1,5 | 322 | 1,5 | 3 | 1,2 | 322 | 1,5 |
| Итальянскимъ | 1 | 0,6 | 231 | 1,2 | 1 | 0,6 | 231 | 1,2 |

Цифры эти показываютъ что:

1. Каботажное плаваніе составляетъ 86‰, а заграничное всего 14‰, приходящихъ и отходящихъ судовъ, что вполне естественно, такъ какъ въ Кундѣ идетъ обильная мѣстная торговля Финляндіи съ Курляндіей, а слѣдовательно главная работа по перевозкѣ грузовъ, должна принадлежать мѣстному мореходству, плавающему подъ русскимъ флагомъ.

2. Иностранная суда приходили въ Кунду преимущественно съ товаромъ до 90‰, всѣхъ судовъ и только 10‰ судовъ привезло балластъ. При отходѣ же наоборотъ грузы нашли 12‰, всѣхъ судовъ, а остальные 88‰, взяли балластъ въ количествѣ 18.348 лас.

товъ или ежегодно по 9000 ластовъ. Это объясняется тѣмъ, что главные статьи заграничнаго привоза именно: каменный уголь, торфъ, огнеупорный кирпичъ составляютъ предметы замѣняющіе балластъ, а потому хотя мануфактурныхъ издѣлій въ Кунду заграничныя суда не доставляютъ, но и балласта по таможеннымъ отчетамъ не привозятъ.

3. Мѣстный каботажъ развивается быстро какъ по числу судовъ такъ и по тонажу, ибо за 9 лѣтъ движеніе каботажныхъ судовъ болѣе чѣмъ удвоилось. Въ 1883 году по приходу было 75 судовъ тонажемъ 3912 ластовъ, а въ 1891 г. уже 159 судовъ тонажемъ съ 10.333 ластовъ. По отходу было въ 1883 году 75 судовъ тонажемъ 3912 ластовъ, а въ 1891 г. 160 судовъ тонажемъ 10.389 ластовъ.

4. Парусное плаваніе, какъ иностранное, такъ и мѣстное преобладаетъ надъ паровымъ, которое составляетъ только 5% приходящихъ судовъ въ заграничномъ и 4,6% въ каботажномъ плаванні, оставляя за парусными судами 95,4% въ первомъ и 95% во второмъ. Это объясняется тѣмъ, что никакихъ субсидируемыхъ рейсовъ въ Кунду не совершается, а крупной торговли на паровыхъ судахъ мѣстные жители не производятъ.

5. Русскій флагъ, хотя и съ инородческимъ экипажемъ, занимаетъ въ Кундѣ второе мѣсто, участвуя въ заграничномъ плаванні въ размѣрѣ около 20%, но, разумѣется, не потому чтобы мѣстные жители ходили въ Европу, а потому что финляндская наша торговля регистрируется вмѣстѣ съ заграничной. Первое мѣсто принадлежитъ шведско-норвежскому флагу вмѣстѣ за собой 51% всѣхъ приходящихъ изъ за границы судовъ, а германскій флагъ занимаетъ по тонажу 3-е мѣсто участвуя въ размѣрѣ 13,6%. Великобританія Кундой мало занимается, ибо здѣсь нѣтъ казенныхъ лѣсовъ для вывоза, такъ что англійскихъ судовъ приходитъ всего 6%.

Если мѣстное мореходство, финляндское и ливонское мы будемъ принимать за русское національное мореплаваніе, то Кунда, при всей незначительности этого мѣстечка въ торговомъ отношеніи по приведеннымъ даннымъ представляется намъ пунктомъ, подающимъ большія надежды по упроченію и развитію отечественнаго мореходства на Балтійскомъ морѣ.

4. Ревель.

Не касаясь древней исторіи и рыцарскихъ воспоминаній одного

изъ древнѣйшихъ городовъ Балтійскаго побережья (основанъ былъ датчанами въ 1218 году, завоеванъ Россіей въ 1710 году), такъ какъ изъ этого матеріала нельзя извлечь ничего поучительнаго при заботахъ о развитіи русскаго морскаго могущества, перейдемъ прямо къ нашей непосредственной задачѣ изслѣдованія современнаго положенія мореходства и торговли въ Ревельскомъ портѣ.

Внѣшняя торговля здѣсь, какъ и на всемъ балтійскомъ побережѣ, складывается по таможеннымъ отчетамъ изъ торговли съ Европою и торговли съ Финляндіей. По принятому порядку изобразивъ эти двѣ торговли отдѣльно получимъ слѣдующія цифры внѣшней торговли въ Ревель за 9 лѣтъ въ рубляхъ:

| | Торговля съ Европою | | Торговля съ Финляндіей | |
|------|---------------------|------------|------------------------|---------|
| | Отпускъ | Привозъ | Отпускъ | Привозъ |
| 1883 | 20.614.516 | 91.060.486 | 73.236 | 500.637 |
| 1884 | 19.485.269 | 73.553.700 | 110.465 | 977.509 |
| 1885 | 12.373.361 | 60.839.910 | 120.459 | 356.360 |
| 1886 | 12.155.941 | 52.744.744 | 108.185 | 328.325 |
| 1887 | 25.707.943 | 64.542.373 | 25.445 | 375.168 |
| 1888 | 20.687.531 | 41.498.791 | 35.402 | 344.479 |
| 1889 | 17.606.767 | 46.166.007 | 92.075 | 718.833 |
| 1890 | 19.366.582 | 54.076.646 | 226.808 | 545.792 |
| 1891 | 15.557.183 | 38.343.825 | 320.374 | 444.134 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что торговля Ревеля съ Европою постепенно падаетъ, подобно Петербургу и неизбѣжно должна падать далѣе, вслѣдствіе тарифныхъ ухищреній еврейско-нѣмецкихъ концессіонеровъ и экспортеровъ, предпочитающихъ направлять нашъ вывозъ черезъ сухопутную границу въ нѣмецкіе порты Кенигсбергъ и Данцигъ. Доказательствомъ этого служитъ ежегодный привозъ до 1889 года изъ за границы ржи, которая очевидно есть наша русская рожь, доставленная изъ внутреннихъ губерній въ Кенигсбергъ и Данцигъ и оттуда въ Ревель. Такая *транзитная торговля русскимъ хлѣбомъ съ Россіей* является возможною вслѣдствіе удешевленной перевозки нашего хлѣба къ сухопутной границѣ. Къ такому благодѣтельному содѣйствію русскихъ желѣзныхъ дорогъ надо прибавить прогрессивное развитіе конкурирующихъ съ Ревелемъ портовъ Балтійскаго побережья, въ особенности Либавы. Всѣ эти причины отразились и на привозѣ, который сократился еще въ большей пропорціи, чѣмъ отпускъ.

Торговля Ревеля съ Финляндіей хотя и сократилась по привозу, но въ общемъ показываетъ значительный прогрессъ, какъ и

должно быть, вслѣдствіе естественнаго прогресса въ развитіи обоихъ береговъ Финскаго залива.

2. Главными предметами нашего отпуска черезъ Ревель въ Европу служатъ: хлѣбъ, ленъ, вообще жизненные продукты, сырье и полуобработанные матеріалы. Въ Финляндію главнымъ образомъ вывозится хлѣбъ и европейскія издѣлія. Главными предметами европейскаго привоза въ Ревель служатъ хлопокъ, привозъ коего не падаетъ ниже 2.239,000 пуд., поднимаясь (въ 1887 г.) до 4.162,979 пуд. Затѣмъ каменный уголь, привозъ коего съ 2.837,669 пудовъ въ 1883 г. поднялся въ 1891 году до 3.391,994 пудовъ; затѣмъ соль, желѣзо, мануфактурный и бакалейный товаръ.

Финляндія, не смотря на знаменитыя ревельскія кильки, торгуетъ съ Ревелемъ главнымъ образомъ соленою рыбою, лѣсомъ и лѣснымъ товаромъ, получая въ замѣнъ того рожь, муку и европейскія произведенія.

Движеніе морскихъ судовъ въ Ревельскомъ портѣ за 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отшло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 14054 | — | 1753362 | — | 14032 | — | 1754142 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 4490 | 31 | 1276750 | 70 | 4521 | 32 | 1279849 | 72 |
| каботажномъ | 9564 | 69 | 476612 | 30 | 9511 | 68 | 474293 | 28 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 493 | 11 | 78853 | 6 | 489 | 11 | 78772 | 7 |
| паровыхъ | 3993 | 89 | 1197897 | 94 | 4032 | 89 | 1201077 | 93 |
| съ товаромъ | 3303 | 73 | 964678 | 75 | 3251 | 73 | 917271 | 71 |
| съ балластомъ. | 1187 | 27 | 312072 | 25 | 1270 | 27 | 362578 | 29 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 7871 | 81 | 210541 | 47 | 7860 | 82 | 210468 | 45 |
| паровыхъ | 1693 | 19 | 266071 | 53 | 1651 | 18 | 263825 | 55 |
| съ товаромъ | 9279 | 98 | 460322 | 96,5 | 3209 | 66 | 294116 | 62 |
| съ балластомъ. | 285 | 2 | 16290 | 3,5 | 6302 | 34 | 180117 | 38 |

¹⁾ См. приложеніе таблица № 12.

| За 9 лѣтъ | | Пришло судовъ | % | Ластовъ | % | Отшло судовъ | % | Ластовъ | % |
|--|--|------------------|----|---------|----|-----------------|----|---------|-----|
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | | |
| Русскимъ | | 420 | 9 | 72991 | 5½ | 450 | 10 | 76289 | 5,5 |
| Шведско-норвежскимъ | | 782 | 13 | 125715 | 9 | 782 | 13 | 125552 | 9 |
| Датскимъ | | 423 | 9 | 144430 | 11 | 424 | 9 | 144906 | 11 |
| Германскимъ | | 1476 | 32 | 319654 | 25 | 1476 | 32 | 319730 | 25 |
| Великобританскимъ. | | 1207 | 26 | 563894 | 44 | 1206 | 26 | 563232 | 44 |
| Французскимъ | | 5 | — | 863 | — | 5 | — | 863 | — |
| Австро-венгерскимъ | | 23 | — | 8291 | — | 23 | — | 8291 | — |
| Голландскимъ | | 144 | 3 | 37576 | 2½ | 145 | — | 37650 | 2,5 |
| Итальянскимъ | | 7 | — | 1800 | — | 7 | — | 1800 | — |
| Соединенныхъ Штат. | | 3 | — | 1536 | — | 3 | — | 1536 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. На долю каботажнаго плаванія причитается 69%, а въ заграничномъ только 31% всего числа пришедшихъ судовъ. По отходу пропорція мало измѣняется и сохраняетъ 68% для каботажна и 32% для заграничнаго плаванія. Такое отношеніе показываетъ значительное развитіе мелкаго каботажна и во всякомъ случаѣ благопріятно для мореходства подъ русскимъ флагомъ.

2. При сравненіи тонажа судовъ на долю каботажна падаетъ только 30% тонажа, а заграничному плаванію достается 70% всего тонажа. Другими словами, суда заграничнаго плаванія значительно превосходятъ по своимъ размѣрамъ суда каботажна, что вполне естественно.

3. Паровыя суда преобладаютъ значительно въ заграничномъ плаваніи, по тонажу и числу судовъ, одинаково для приходящихъ и отходящихъ судовъ. Въ каботажномъ плаваніи наоборотъ: парусныя суда значительно превосходятъ пароходы, именно: на долю первыхъ причитается 81%—82%, на долю вторыхъ причитается 19%—18%. По тонажу это отношеніе нѣсколько измѣняется: вмѣстимостъ парусныхъ судовъ составляетъ 47%—45%, а тонажъ пароходовъ 53%—55% всей вмѣстимости пришедшихъ и отошедшихъ судовъ.

4. Съ товаромъ въ заграничномъ плаваніи приходитъ 73% судовъ, а съ балластомъ только 27%. Отходить судовъ съ товаромъ до 71%, а съ балластомъ около 29% всѣхъ судовъ. Абсолютное количество привезенныхъ товаровъ въ 9 лѣтъ равняется 964,678 ластовъ или ежегодно 107,186 ластовъ, а балласту 312,072 ластва или по 34,674 ластва ежегодно. Отходящія суда взяли 917,271 ластовъ товару или по 101,919 ластовъ въ годъ, а балласту 362,578 ластовъ или по 62,508 ластовъ ежегодно.

5. Въ каботажномъ плаваніи участіе судовъ, приходящихъ съ товаромъ, еще болѣе благоприятно, именно: 98% приходящихъ судовъ привозить товары и только 2% доставляютъ балластъ. При отходѣ 66% каботажныхъ судовъ нагружаются товаромъ, а 34% балластомъ. За 9 лѣтъ каботажныя суда привезли товаровъ 460,322 ластва или по 51,147 ластовъ ежегодно; балласту же привезли 16,290 ластовъ или по 1810 ластовъ ежегодно. При отходѣ каботажныя суда вывезли изъ Ревеля товаровъ 294,116 ластовъ или, въ среднемъ, ежегодно по 32,679 ластовъ, а балласту 180,177 ластовъ или, въ среднемъ, ежегодно по 20,019 ластовъ.

6. Первое мѣсто по числу и тонажу судовъ принадлежитъ великобританскому флагу, на долю коего причитается 26% числа и 44% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Второе мѣсто остается за германскимъ флагомъ, на долю коего причитается 32% числа и 25% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Затѣмъ идетъ шведско-норвежскій флагъ (13% по числу и 9% по вмѣстимости судовъ); датскій (9% числа и 11% вмѣстимости); четвертое мѣсто занимаетъ русскій флагъ (9% по числу и 5½% по вмѣстимости судовъ), выражаясь за 9 лѣтъ числомъ 420 или въ среднемъ ежегодно 46-ю судами, приходящими въ Ревель. По отходу было 450 судовъ или въ среднемъ ежегодно по 50 судовъ. Такое участіе русскаго флага въ заграничномъ плаваніи весьма уже слабо, особенно если принять въ соображеніе, что въ число этихъ судовъ заграничнаго плаванія включенъ и каботажъ въ Финляндію.

Изъ всего вышеприведеннаго видно, что все торговое движеніе г. Ревеля по внѣшней торговлѣ не только съ Европой, но и съ Финляндіей, происходитъ, главнымъ образомъ, на иностранныхъ судахъ (по приходу 91% и по отходу 90%) и русскому флагу выпадаетъ на долю такое малое участіе (9% по числу судовъ и 5½% по тонажу), что, видимо, въ немъ никакой нужды нѣтъ. Этимъ объясняется, что число и тонажъ русскихъ судовъ въ заграничномъ плаваніи и по приходу и по отходу мало увеличивается и имѣетъ наклонность къ пониженію. Въ 1883 году пришло въ Ревель подъ русскимъ флагомъ 41 судно, тонажемъ 6734 ластовъ, отошло 51 судно, тонажемъ 7809 ластовъ, а въ 1891 году пришло 46 судовъ, тонажемъ 7307 ластовъ, а отошло 43 судна, тонажемъ 6388 ластовъ. Прогрессъ въ каботажномъ плаваніи тоже не великъ: въ 1883 году пришло 1224 судна въ 56,423 ластва, отошло 1202 судна въ 55,841 ластвъ, а въ 1891 году пришло только 1036 судовъ въ 55,749 ластовъ, а отошло 1023 судна, вмѣстимостью 55,785 ластовъ. Видимо, что двоякая

внѣшняя торговля съ Европой и съ Финляндіей не особенно быстро содѣйствуетъ развитію русскаго торговаго мореходства въ Ревель.

5. Балтійскій портъ.

Балтійскій портъ есть крайняя оконечность желѣзнодорожной линіи, которая изъ Тосны черезъ Гатчину направляется къ Ревелю параллельно Финскому заливу, а потому Ревель и Балтійскій портъ при изслѣдованіи внѣшней торговли слѣдовало бы принимать, какъ принимается Кронштадтъ и Петербургъ, за одинъ отпускной портъ. Пока Балтійскій портъ начиналъ свое существованіе, онъ составлялъ отдѣленіе Ревельскаго порта и его развитіе, отнимая часть значенія у Ревеля, нисколько не измѣняетъ ни условій, ни размѣра нашей торговли на этой части побережья, ни значенія Балтійской желѣзной дороги, соединенной нынѣ черезъ Талсъ съ Юрьевымъ и Ригю. Это соединеніе можетъ быть очень полезно, въ случаѣ обороны балтійскаго побережья, но для внѣшней торговли не имѣетъ никакаго значенія.

По таможеннымъ отчетамъ за 9 лѣтъ торговое движеніе Балтійскаго порта представляется въ слѣдующемъ видѣ въ рубляхъ:

| | По торговлѣ съ Европою: | | По торговлѣ съ Финляндіей: | |
|---------|-------------------------|-----------|----------------------------|----------|
| | Отпускъ. | Привозъ. | Отпускъ. | Привозъ. |
| 1883 г. | 1.120.827 | 1.523.261 | не было. | 30.342 |
| 1884 „ | не было. | 756.870 | 47.381 | 34.365 |
| 1885 „ | 289.362 | 707.671 | 51.157 | 32.479 |
| 1886 „ | 53.010 | 1.141.430 | 38.633 | 44.076 |
| 1887 „ | 35.643 | 763.505 | 35.643 | 45.512 |
| 1888 „ | 2.657.808 | 2.180.468 | 22.465 | 71.613 |
| 1889 „ | 1.140.673 | 3.697.356 | 16.926 | 25.212 |
| 1890 „ | не было. | 280.652 | 16.601 | 60.437 |
| 1891 „ | 268.363 | 3.586.435 | 35.011 | 81.567 |

Изъ цифръ этихъ видно:

1. Что отпускная торговля съ Европою, черезъ Балтійскій портъ еще не установилась правильно и носитъ характеръ случайности. Послѣ отпуска въ 1.120,827 руб. (1883 г.), на слѣдующій годъ отпускается товаровъ только на 47.387 рублей. Послѣ отпуска въ 1.140,673 руб. въ 1889 г., на слѣдующій годъ ничего не отпускается и затѣмъ въ 1891 году отпускъ составлялъ только 268,363 руб.

2. По привозу изъ Европы замѣчаются также неправильныя и большія колебанія, но тѣмъ не менѣе размѣръ отпуска посте-

пенно усиливается и через 9 лѣтъ къ 1891 году—болѣе чѣмъ удваивается.

3. По торговлѣ съ Финляндіей отпускъ также колеблется неправильно, съ наклонностью къ пониженію. Привозъ же изъ Финляндіи постепенно и довольно правильно поднимается, болѣе чѣмъ удваиваясь къ 1891 году. Такимъ образомъ финляндцы очевидно много предпримчивѣе латышей и эстовъ, ибо находятъ возможность сбывать у нихъ правильно прогрессирующее количество своихъ произведеній.

Главными предметами отпуска въ Европу служатъ: зерновой хлѣбъ разныхъ наименованій, мука и спиртъ и вообще земледѣльческіе продукты, чѣмъ и объясняются крупныя скачки въ итогахъ отпуска, зависящія отъ урожаяевъ. По привозу изъ-за границы важнѣйшія статьи составляютъ: хлопокъ, каменный уголь, желѣзо, машины и мануфактурныя издѣлія.

По торговлѣ съ Финляндіей идетъ тотъ же мѣстный обмѣнъ произведеній между сѣвернымъ и южнымъ берегами Финскаго залива: Лифляндія отпускаетъ рожь, ячмень, овесъ и другія хлѣба, муку, картофель, масло, яйца и проч. Финляндія въ обмѣнъ за нихъ доставляетъ соленую рыбу, лѣсные матеріалы и вообще лѣсной товаръ. Такой обмѣнъ, одинаково выгодный для обѣихъ сторонъ, дѣлаетъ торговлю между двумя берегами постоянно, правильно, прогрессивно увеличивающеюся,—которая заслуживаетъ всякаго поощренія, ибо представляетъ надежное средство для постепеннаго развитія каботажна.

Движеніе морскихъ судовъ по Балтійскому порту за 9 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ ¹⁾:

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|-------|---------|------|
| Всего. | 992 | — | 111281 | — | 1001 | — | 112536 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 259 | 26 | 53779 | 47 | 272 | 27,18 | 55057 | 49,2 |
| каботажномъ. | 733 | 74 | 57502 | 53 | 729 | 72,82 | 57479 | 50,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 48 | 18,5 | 3128 | 5,7 | 55 | 20 | 3459 | 6,3 |
| паровыхъ | 211 | 81,5 | 50651 | 94,3 | 217 | 80 | 51598 | 93,7 |
| съ товаромъ | 199 | 77 | 37756 | 70 | 106 | 39 | 29029 | 53 |
| съ балластомъ | 60 | 23 | 16023 | 30 | 166 | 61 | 26028 | 47 |

¹⁾ См. приложеніе таблица № 13.

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отошло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|---|------------------|------|---------|-----|------------------|------|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 304 | 41,4 | 7834 | 13 | 297 | 40 | 7457 | 13 |
| паровыхъ | 429 | 58,6 | 49668 | 87 | 432 | 60 | 50022 | 87 |
| съ товаромъ | 534 | 72 | 49214 | 85 | 511 | 70 | 50720 | 88 |
| съ балластомъ | 198 | 28 | 8288 | 15 | 218 | 30 | 6759 | 12 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 35 | 13,5 | 4844 | 9 | 43 | 15 | 5140 | 9 |
| Шведско-норвежскимъ | 110 | 42,5 | 12672 | 23 | 110 | 40,4 | 12672 | 23,4 |
| Датскимъ | 30 | 11,9 | 9175 | 18 | 30 | 11,3 | 9175 | 16 |
| Германскимъ. | 36 | 13,9 | 7217 | 13 | 40 | 14,7 | 7780 | 14 |
| Великобританскимъ | 46 | 7,2 | 19453 | 36 | 47 | 17,6 | 19872 | 36,6 |
| Голландскимъ. | 2 | — | 418 | 1 | 2 | 1 | 418 | 1 |

1. Изъ подробной таблицы движенія судовъ видно, что тонажъ и число ихъ, хотя слабо, но постепенно прогрессируютъ, одинаково по приходу и отходу. Въ 1883 году пришло 108 судовъ въ 10,945 ластовъ, отошло 116 судовъ въ 12,146 ластовъ, а въ 1891 году пришло 124 судна въ 14,111 ластовъ, а отошло 128 судовъ въ 14,320 ластовъ. Подобное развитіе морской торговли распространяется какъ на заграничное, такъ и на каботажное плаваніе.

2. Число и тонажъ судовъ каботажнаго плаванія значительно превосходитъ число и тонажъ судовъ заграничнаго плаванія, что можетъ быть отчасти объяснено слабостію внѣшней торговли. Но постепенное увеличеніе изъ года въ годъ прихода и тонажа судовъ свидѣтельствуетъ о реальномъ развитіи самого мѣстнаго мореходства. Какъ видно изъ приводимыхъ цифръ по приходу, на долю каботажна причитается 74% числа судовъ и 53% ихъ тонажа; по отходу же 72,82% тонажа и 50% тонажа судовъ.

3. Паровое плаваніе значительно преобладаетъ здѣсь надъ паруснымъ, какъ въ заграничномъ, такъ и въ каботажномъ плаваніи. Пришло паровыхъ судовъ 81,5%, а парусныхъ 18,5%, причемъ тонажъ первыхъ составлялъ 94,3%, а вторыхъ 5,7%. По отходу паровыхъ судовъ въ заграничномъ плаваніи было 80%, парусныхъ 20%; тонажъ же первыхъ составлялъ 93,7%, а тонажъ вторыхъ 6,3%. Въ каботажномъ плаваніи паровыхъ судовъ было 58,6%, а парусныхъ 41,4%.

4. Съ товаромъ пришло изъ-за границы 77% судовъ, а съ

балластомъ 23 процента, отошло съ товаромъ 39⁰/₁₀₀, а съ балластомъ 61⁰/₁₀₀. Въ Балтійскій портъ суда видимо привозятъ товаръ по дорогѣ въ Ревель, гдѣ для нихъ заготавливается грузъ, ибо имѣются всякіе склады и торговыя фирмы, занимающіяся внѣшнюю торговлю. Въ каботажномъ плаваніи, какъ и въ заграничномъ, преобладаетъ приходъ судовъ съ товаромъ (72⁰/₁₀₀) надъ судами съ балластомъ (28⁰/₁₀₀) и это отношеніе сохраняется и при отходѣ, ибо съ товаромъ уходятъ 70⁰/₁₀₀ мѣстныхъ судовъ, а съ балластомъ только 30⁰/₁₀₀.

Всѣ эти данныя заставляютъ признать положеніе мѣстнаго мореходства въ Балтійскомъ портѣ болѣе благопріятнымъ, чѣмъ въ Петербургѣ и другихъ разсмотрѣнныхъ нами торговыхъ городахъ Балтійскаго моря.

Впрочемъ, во внѣшней торговлѣ мѣстное мореходство принимаетъ довольно слабое участіе (13,5⁰/₁₀₀ по приходу и 15⁰/₁₀₀ по отходу). Русскій флагъ по числу судовъ занимаетъ третье, а по тонажу,—четвертое мѣсто. По числу судовъ первое мѣсто принадлежитъ шведско-норвежскому флагу (42,5⁰/₁₀₀ по приходу и 40,4⁰/₁₀₀ по отходу) а по тонажу первое мѣсто принадлежитъ Англіи (36⁰/₁₀₀ по приходу и отходу); шведскій же флагъ по тонажу занимаетъ второе мѣсто (23⁰/₁₀₀ по приходу и отходу). Затѣмъ слѣдуютъ: германскій, датскій, русскій и голландскій флаги.

6. Гапсаль.

По таможеннымъ отчетамъ Гапсаль, также какъ и прочіе прибалтійскіе порты, ведетъ двѣ внѣшнихъ торговли: съ Европой и съ Финляндіей, да еще третью, болѣе для насъ интересную, внутреннюю каботажную торговлю, объ которой въ таможенныхъ отчетахъ данныхъ не имѣется.

Внѣшняя торговля Гапсали за 9 лѣтъ выражается такими цифрами въ рубляхъ:

| Года: | По торговлѣ съ Европой: | | По торговлѣ съ Финляндіей: | |
|-------|-------------------------|----------|----------------------------|----------|
| | отпускъ: | привозъ: | отпускъ: | привозъ: |
| 1883 | 459 | 15,913 | 23,407 | 9,921 |
| 1884 | 106 | 3,620 | 17,899 | 1,991 |
| 1885 | 5,525 | 7,597 | 5,525 | 7,597 |
| 1886 | 2,000 | 2,435 | 10,590 | 3,774 |
| 1887 | 17,110 | 1,100 | 10,819 | 1,196 |
| 1888 | 35 | 2,155 | 13,652 | 2,155 |
| 1889 | 200 | 2,700 | 40,562 | 3,788 |
| 1890 | 26,488 | 3,000 | 15,780 | 1,256 |
| 1891 | 7,730 | 2,700 | 32,116 | 2,600 |

Ничтожность ви́шней торговли Гапсала, имѣющаго 2865 душъ жителей, бросается въ глаза. Европа въ среднемъ доставляетъ своихъ издѣлій менѣе чѣмъ на одинъ рубль на каждого обывателя, получающаго еще на такую же сумму издѣлій изъ Финляндіи. А такъ какъ лѣтомъ Гапсаль служитъ купальнымъ курортомъ, то можно смѣло думать, что его жители вовсе не нуждаются въ привозѣ иностранныхъ товаровъ, который, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, и падаетъ прогрессивно какъ по ви́шней торговлѣ съ Европой, такъ и по ви́шней торговлѣ съ Финляндіей. Другое дѣло отпускъ земледѣльческихъ произведеній въ Европу и Финляндію, за которымъ приходятъ иностранныя суда: онъ, хотя не значительно, но постоянно прогрессируетъ по европейской границѣ и въ Финляндію.

Предметы отпуска за границу въ Европу: рожь, ячмень и лѣсъ; а въ Финляндію: хлѣбъ, картофель и другія мѣстные произведенія. Въ привозѣ изъ Европы главную роль играетъ каменный уголь, коего въ 1883 г. привезено 20,717 пудовъ, а въ 1891 г. 12,158 пудовъ. Изъ Финляндіи привозится главнымъ образомъ соленая рыба, желѣзо и лѣсной товаръ.

Движеніе морскихъ судовъ въ Гапсальскомъ портѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ: ¹⁾

| З а 9 лѣ т т ь: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 1990 | — | 218950 | — | 1987 | — | 218930 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 30 | 1,5 | 1766 | 1 | 30 | 1,5 | 1766 | 1 |
| каботажномъ | 1960 | 98,5 | 217184 | 99 | 1957 | 98,5 | 217164 | 99 |
| Въ заграничномъ плаваніи былъ: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 29 | 97 | 1675 | 94,5 | 29 | 97 | 1675 | 94,5 |
| паровыхъ | 1 | 3 | 91 | 5,5 | 1 | 3 | 91 | 5,5 |
| съ товаромъ | 13 | 43 | 1288 | 73 | 14 | 43 | 438 | 73 |
| съ балластомъ | 17 | 57 | 478 | 27 | 16 | 57 | 1328 | 27 |

¹⁾ Смотри приложение, таблица № 14.

| За 9 лѣтъ: | | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отшло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|--|--|------------------|------|---------|------|-----------------|-----|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | | |
| парусныхъ | | 751 | 38 | 13223 | 6 | 748 | 38 | 13204 | 38 |
| паровыхъ | | 1209 | 62 | 203960 | 94 | 1209 | 62 | 203960 | 62 |
| съ товаромъ | | 1518 | 77 | 168080 | 77 | 1031 | 53 | 122200 | 56 |
| съ балластомъ. | | 442 | 23 | 49104 | 23 | 926 | 47 | 94964 | 44 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | | |
| Русскимъ | | 5 | 18,3 | 295 | 17,5 | 4 | — | 188 | 10,9 |
| Шведско-норвежскимъ | | 7 | 23,3 | 610 | 35 | 8 | — | 717 | 41,6 |
| Датскимъ. | | 6 | 20 | 559 | 31 | 6 | — | 559 | 31 |
| Германскимъ. | | 11 | 33,1 | 169 | 9,5 | 11 | — | 169 | 9 5 |
| Великобританскимъ | | 1 | 3,3 | 133 | 7 | 1 | — | 133 | 7 |

Изъ этихъ данныхъ видно:

1. Число и тонажъ морскихъ судовъ въ торговлѣ Гапсаля стоитъ почти неподвижно какъ по заграничному, такъ и по каботажному плаванію, сохраняя однако наклонность къ повышенію. Въ 1883 году всего прибыло 207 судовъ тонажемъ 22,938 ластовъ, въ томъ числѣ въ заграничномъ плаваніи пришло 3 судна тонажемъ 412 ластовъ, а въ каботажномъ 204 судна тонажемъ 22,526 ластовъ. Въ 1891 г. это число измѣнилось такъ: въхъ судовъ пришло 207 тонажемъ 24.378 ластовъ, въ томъ числѣ въ заграничномъ плаваніи 7 вмѣстимостью 174 ластва, а въ каботажномъ 200 судовъ тонажемъ 24.204 ластва. По отходу въ 1883 году было 203 судна тонажемъ 22.868 ластовъ, а въ 1891 году 209 судовъ вмѣстимостью 24,392 ластва.

2. Въ заграничномъ плаваніи парусныя суда и по числу (97%), и по тонажу (94,5%), значительно превосходятъ пароходы. Въ каботажномъ наоборотъ: пароходы преобладаютъ какъ по числу судовъ (62%), такъ и по ихъ тонажу (94%). Это объясняется тѣмъ что Гапсаль имѣетъ морскія купанья для сообщенія съ коими лѣтомъ существуютъ пароходные рейсы.

3. Каботажное плаваніе и по числу судовъ (98,5%) и по ихъ тонажу (99%) весьма много превосходитъ все заграничное плаваніе, на долю коего выпадаетъ 1,5% числа и 1% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ, что свидѣтельствуетъ о незначительности внѣшней торговли;—выводъ уже сдѣланный нами изъ разсмотрѣнія цифръ отпуска и привоза, при чемъ видно, что наибольшая

часть внѣшней торговли происходитъ съ Финляндіей и, стало быть, правильнѣе должна бы зачисляться въ итогъ оборотовъ каботажной русской торговли, о которой таможни официальныхъ данныхъ не печатаютъ.

5. Чрезвычайно большое преобладаніе мѣстнаго каботажнаго мореходства нисколько не отражается на успѣхахъ морскихъ перевозокъ по европейской торговлѣ и русскій флагъ по числу пришедшихъ судовъ занимаетъ предпоследнее мѣсто, а по тонажу третье мѣсто во внѣшней европейской торговлѣ. По числу пришедшихъ судовъ первое мѣсто принадлежитъ германскому флагу, а по тонажу шведско-норвежскому, а затѣмъ датскому, за которымъ слѣдуетъ русскій. Впрочемъ всѣхъ иностранныхъ судовъ было такъ мало, что о заграничномъ движеніи судовъ не стоитъ и распространяться.

7 Портъ Вердеръ.

Не всякій конечно знаетъ, что существуетъ русскій портъ такого наименованія и что онъ лежитъ при входѣ въ Рижскій заливъ между Балтійскимъ портомъ и Перновомъ. Тѣмъ не менѣе онъ ведетъ двоякую внѣшнюю торговлю: съ Европой и съ Финляндіей, прогрессъ коей выражается нижеслѣдующими цифрами взятыми изъ нашихъ таможенныхъ отчетовъ.

| | По торговлѣ съ Европой: | | По торговлѣ съ Финляндіей: | |
|------|-------------------------|----------|----------------------------|----------|
| | Отпускъ. | Привозъ. | Отпускъ. | Привозъ. |
| 1883 | 57.375 | 6.300 | 7.748 | — |
| 1884 | 28.067 | 6.572 | 14.266 | 924 |
| 1885 | 640 | — | 7.432 | 115 |
| 1886 | 426 | 11 | 9.405 | — |
| 1887 | 600 | — | 14.600 | — |
| 1888 | 24.319 | 5.806 | 21.324 | — |
| 1889 | 44.299 | 25.515 | 25.515 | 1.587 |
| 1890 | 33.150 | — | 14.170 | — |
| 1891 | 47.360 | — | 14.904 | — |

Отпускъ черезъ Вердеръ въ Европу происходитъ съ такими необыкновенными скачками что, очевидно, здѣсь нѣтъ правильной торговли, а только случайная. Относительно привоза изъ Европы приходится сказать тоже самое.

Торговля съ Финляндіей имѣетъ болѣе правильности; въ ней даже замѣтно прогрессивное развитіе ежегоднаго отпуска, что объясняется тѣмъ, что Финляндія имѣетъ постоянную нужду въ приобрѣтеніи жизненныхъ припасовъ какъ: ячмень, карто-

фель и прочія земледѣльскія произведенія Лифляндіи, отправляемыя изъ Вердера. Привозъ же изъ Финляндіи самыхъ главныхъ ея произведеній: соленой рыбы и лѣсу видимо не особенно нуженъ и выгоденъ для Лифляндіи, такъ какъ изъ 9 лѣтъ въ теченіи шести никакого привоза изъ Финляндіи не было

На этихъ данныхъ нѣтъ основанія строить предположенія о торговомъ значеніи Вердера въ русской экономической жизни и потому обратимся къ движенію морскихъ судовъ въ этомъ портѣ, представляющимъ по таможеннымъ отчетамъ въ слѣдующемъ видѣ: ¹⁾

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|-----|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего | 152 | — | 5582 | — | 127 | — | 4967 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 26 | 17 | 2210 | 39.5 | 19 | 15 | 1752 | 35.5 |
| каботажномъ. | 126 | 83 | 3372 | 60.5 | 108 | 85 | 3215 | 64.5 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 15 | 58 | 757 | 34.5 | 8 | 42 | 299 | 17 |
| паровыхъ | 11 | 42 | 1453 | 65.5 | 11 | 58 | 1453 | 83 |
| съ товаромъ | 3 | 11 | 336 | 15.2 | 11 | 58 | 1197 | 69 |
| съ балластомъ | 23 | 89 | 1874 | 84.8 | 8 | 42 | 555 | 31 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 126 | 100 | 3372 | 100 | 108 | 100 | 3215 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ | 53 | 42 | 1119 | 35.6 | 36 | 33 | 663 | 20 |
| съ балластомъ | 73 | 58 | 2173 | 64.4 | 72 | 67 | 2552 | 80 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 12 | 45 | 952 | 43 | 5 | 26 | 494 | 28.2 |
| Шведско-норвежскимъ | 2 | 7.5 | 299 | 27 | 2 | 10.5 | 290 | 16.5 |
| Датскимъ | 1 | 4.5 | 306 | | 1 | 5.5 | 306 | 17.3 |
| Германскимъ. | 11 | 43 | 662 | 30 | 11 | 58 | 662 | 38 |

¹⁾ См. приложенія таблицы № 15.

Цифры эти показываютъ что:

1. Каботажное плаваніе въ Вердерѣ значительно (83%) превосходитъ заграничное плаваніе (17%). Это показываетъ что Вердеръ занимается главнымъ образомъ мѣстною торговлею, и это совершенно естественно вслѣдствіе изолированнаго его положенія и близости крупныхъ торговыхъ центровъ Риги и Ревеля между которыми онъ находится.

2. Вполнѣ также понятно что въ то время какъ приходъ и отходъ заграничныхъ судовъ за 9 разсматриваемыхъ лѣтъ почти не измѣнились и показываютъ наклонность къ пониженію, какъ по числу судовъ, такъ и по тонажу (таблица № 15); движеніе каботажныхъ судовъ значительно увеличилось, начиная въ 1883 году 8 судами тонажемъ 282 ластва по приходу и 2 судами въ 26 ластвоу по отходу; въ 1891 году оно выражается по приходу 19 судами въ 474 ластвъ, а по отходу 6 судовъ въ 165 ластвоу.

3. Такое значительное увеличеніе въ процентномъ отношеніи каботажнаго движенія въ Вердерѣ тѣмъ не менѣе даетъ очень слабый абсолютный размѣръ мѣстнаго мореходства, ибо максимумъ ежегоднаго прихода выражается 21 судномъ въ 771 ластвъ (1891 г.), а максимумъ отхода 31 судномъ въ 889 ластвоу (1889 г.), что выясняетъ ничтожное значеніе Вердерской таможенной заставы, какъ во внѣшней торговлѣ, такъ и въ мѣстномъ мореходствѣ.

4. На долю паровыхъ судовъ во внѣшней торговлѣ причитается 42% по приходу и 58% по отходу. Въ каботажномъ же плаванні паровыхъ судовъ совсѣмъ не было.

5. Съ товаромъ изъ-за границы пришло 11% судовъ, а съ балластомъ 89%; отошло съ товаромъ 33%, а съ балластомъ 31%. Въ каботажномъ плаванні это отношеніе пустыхъ судовъ и нагруженныхъ нѣсколько иное: пришло съ товаромъ 42%, а съ балластомъ 58%; отошло съ товаромъ только 20%, а 80% отправилось изъ Вердера съ балластомъ.

3. Даго-Кертель.

Даго-Кертель составляетъ центръ отдѣльнаго острова, не особенно щедро надѣленнаго естественными богатствами, такъ что этотъ балтійскій портъ не можетъ вести двойной внѣшней торговли, подобно другимъ портамъ Лифляндіи, а довольствуется только торговлею съ Европою ибо конечно нечего говорить о торговлѣ Даго-

Кертеля съ Финляндіей если въ теченіе 9 лѣтъ одинъ разъ въ 1857 году, привезено было оттуда товаровъ на 555 руб., а въ 1890 году вывезено туда мѣстныхъ произведеній на 300 рублей, всего за 9 лѣтъ отпуска на 300 руб., а привозу на 555 рублей. Этимъ и исчерпываются всѣ сношенія Даго-Кертеля съ Финляндіей.

Внѣшняя торговля съ Европой выражается тоже слѣдующими цифрами:

| | По отпуску: | По привозу: |
|------|-------------|-------------|
| 1883 | 57.280 | 104.358 |
| 1884 | 28 824 | 50.153 |
| 1885 | 3.000 | 14.413 |
| 1886 | 47.212 | 132.296 |
| 1887 | 37.834 | 82.668 |
| 1888 | 29.826 | 61.841 |
| 1889 | 26.703 | 52.195 |
| 1890 | 26.311 | 30.194 |
| 1891 | 32.860 | 57.308 |

Цифры эти показываютъ что внѣшняя торговля Даго-Кертеля весьма слабо развивается по отпуску, а по привозу значительно падаетъ, начинаясь 104.358 рублями въ 1883 году, а оканчиваясь 57.308 рублями въ 1891 году. Впрочемъ едва-ли это явленіе указываетъ на постепенное обѣдненіе жителей, но по всей вѣроятности, съ прогрессомъ русско нѣмецкой промышленности на западной границѣ, при существованіи высокихъ покровительственныхъ пошлинъ, снабженіе обывателей Даго-Кертеля русскими товарами черезъ Ригу и Ревель болѣе для нихъ выгодно, чѣмъ покупка привозимыхъ изъ Европы товаровъ.

Самый главный предметъ привоза изъ Европы составляетъ каменный уголь, въ количествѣ отъ 100 до 193 тысячъ пудовъ ежегодно, а затѣмъ: соль, бакалейный и мануфактурный товары. Главными предметами вывоза служатъ: спиртъ и хлѣбное вино, также лѣсной товаръ и дрова березовыя, словомъ предметы мѣстнаго производства, такъ какъ по своему географическому положенію Даго-Кертель не можетъ служить ни транзитнымъ, ни промежуточнымъ пунктомъ во внѣшней торговлѣ съ Европою и Финляндіей.

Движеніе морскихъ судовъ за 9 лѣтъ выражается въ Даго-Кертелѣ слѣдующими цифрами: ¹⁾

¹⁾ См. приложенія табл. № 16.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|-------|---------|-------|------------------|----|---------|-------|
| Всего. | 699 | — | 25912 | — | 661 | — | 24951 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 132 | 19 | 11187 | 43 | 132 | 20 | 10502 | 43 |
| каботажномъ. | 567 | 81 | 14725 | 56 | 529 | 80 | 14449 | 57 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 119 | 90.15 | 10475 | 93.63 | 122 | 93 | 9994 | 95 |
| паровыхъ | 13 | 9.85 | 712 | 16.37 | 10 | 7 | 508 | 5 |
| съ товаромъ. | 106 | 80 | 10028 | 89.7 | 51 | 38 | 3219 | 31 |
| съ балластомъ. | 26 | 20 | 1159 | 10.3 | 81 | 62 | 7283 | 69 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 515 | 90.2 | 12864 | 87.35 | 475 | 90 | 12412 | 86 |
| паровыхъ | 52 | 9.8 | 1861 | 12.65 | 54 | 10 | 2037 | 14 |
| съ товаромъ. | 400 | 70.5 | 9508 | 65 | 247 | 47 | 5817 | 40.25 |
| съ балластомъ | 167 | 29.5 | 5217 | 35 | 282 | 53 | 8632 | 59.75 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 105 | 79 | 8048 | 71.5 | 106 | 82 | 7454 | 71 |
| Шведско-норвежскимъ | 21 | 16 | 2401 | 21 | 20 | 14 | 2310 | 22 |
| Датскимъ. | 1 | — | 89 | — | 1 | 4 | 89 | 1 |
| Германскимъ. | 3 | 2 | 402 | 3.7 | 3 | — | 402 | 4 |
| Великобританскимъ. | 2 | — | 247 | 3 | 2 | — | 247 | 2 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что Даго-Кертель не особенно важный пунктъ для торговаго мореходства, такъ какъ въ теченіе 9 лѣтъ въ среднемъ ежегодно приходило и уходило сюда по 76 судовъ вмѣстимостью 2760 ластовъ.

2. Мореходство здѣсь не развивается а падаетъ, ибо за 9 лѣтъ прогрессивно уменьшается приходъ и отходъ судовъ и ихъ вмѣстимость. Въ 1883 году пришло 117 судовъ вмѣстимостью 3945 ластовъ, а въ 1891 году 51 судно вмѣстимостью 2038 ластовъ. Отошло въ 1883 году 118 судовъ вмѣстимостью 4120 ластовъ, а въ 1891 году только 30 судовъ вмѣстимостью 1500 ластовъ т. е. сокращеніе по приходу судовъ въ два раза и по отходу почти въ четыре раза.

3. Сокращеніе мореходства относится главнымъ образомъ на каботажное плаваніе, такъ какъ по приходу заграничное плаваніе совсѣмъ не уменьшилось, а по отходу сократилось только вдвое.

4 Каботажное плаваніе здѣсь преобладаетъ, составляя 81% числа приходящихъ и 80% отходящихъ судовъ. По тонажу же составляетъ 56, 83% приходящихъ и 57% отошедшихъ судовъ. На долю заграничнаго плаванія остается: по приходу 19% судовъ и 43% тонажа; а по отходу 20% судовъ и 57% тонажа.

5. Парусные суда преобладаютъ надъ паровыми, по приходу и отходу какъ въ заграничномъ, такъ и въ каботажномъ плаваніи, въ размѣрѣ по приходу 90% парусныхъ и 10% паровыхъ; а по отходу 93% и 7%. Большинство судовъ приходило съ товаромъ (80% въ заграничномъ и 70, 5% въ каботажномъ плаваніи). Привезли изъ за границы товаровъ 90% всей вмѣстимости и балласту 10%, а каботажныя суда 65% товару и 35% балласту. Отошло въ заграничномъ плаваніи съ товаромъ 38% и съ балластомъ 62% судовъ; въ каботажномъ отошло 47% судовъ съ товаромъ, а 53% съ балластомъ.

6 Русскій флагъ преобладаетъ въ заграничномъ плаваніи надъ всѣми другими флагами, составляя 79% по приходу всѣхъ судовъ и 82% по отходу. По тонажу русскій флагъ тоже преобладаетъ захватывая на свою долю 71% по приходу и отходу. Этому нельзя бы не порадоваться если бы между капитанами судовъ хотя одинъ былъ русскій, а по отношенію къ экипажу если бы на судахъ было хотя столько матросовъ, сколько допускается имѣть иностранцевъ на нашихъ каботажныхъ судахъ.

9. Аренсбургъ.

Островъ Эзель много болѣе Даго: площадь первого равна 2300 кв. верстъ, а второго 843 кв. верстъ, но вибшняя торговля главнаго его центра Аренсбурга много менѣ торговли Даго-Кертеля, расположеннаго на островъ Даго, особенно по европейской границѣ. Торговля съ Финляндіей въ Аренсбургѣ нѣсколько больше, ибо въ теченіе 9 лѣтъ отпускъ выражается суммою 4014 р.; но за то привозъ всѣхъ товаровъ изъ Финляндіи составляетъ всего за 9 лѣтъ 44 рубля.

Впрочемъ жители Аренсбурга повидимому совершенно индиферентны даже и къ европейскимъ товарамъ, какъ можно судить

по нижеслѣдующимъ цифрамъ отпуска и привоза изъ Европы въ рубляхъ:

| | Отпускъ: | Привозъ: |
|------|----------|----------|
| 1883 | — | 25.115 |
| 1884 | — | 5.653 |
| 1885 | 3.151 | 31 |
| 1886 | — | 8 |
| 1887 | 23.982 | 19 |
| 1888 | 29.626 | 526 |
| 1889 | 18.841 | 5 |
| 1890 | — | 600 |
| 1891 | 5.268 | 6.000 |

Цифры эти показываютъ случайность торговли Аренсбурга съ Европой. Торговля эта начинается въ 1883 году съ привоза товаровъ на 25115 руб., а оканчивается въ 1891 году привозомъ на 6000 руб., стало быть не развивается, а падаетъ. Въ 1886 году на всѣхъ европейскихъ рынкахъ обитатели Аренсбурга нашли годныхъ для себя товаровъ только на 8 руб., а въ 1889 на 5 руб. Отпускъ за границу русскаго хлѣба и мѣстнаго лѣса въ 3 года (1887, 1888 и 1889) представлялъ значительную сумму отъ 29.626 до 18.846 руб. но за то въ остальные года падалъ до 3151, а въ теченіе 4-хъ лѣтъ отпуска совсѣмъ не было.

Движеніе морскихъ судовъ по Аренсбургскому порту за 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами: ¹⁾

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | °/о | Ластовъ | °/о | Отошло судовъ | °/о | Ластовъ | °/о |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 1508 | — | 198091 | — | 1502 | — | 197874 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 20 | 1,3 | 1125 | 0,6 | 17 | — | 973 | 0,5 |
| каботажномъ. | 1488 | 98,7 | 196966 | 96,4 | 1485 | 98,9 | 196901 | 99,5 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 20 | 100 | 1125 | 100 | 17 | 100 | 973 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ. | 9 | 45 | 351 | 31,3 | 12 | 70,6 | 789 | 81 |
| съ балластомъ | 11 | 55 | 774 | 68,7 | 5 | 29,4 | 184 | 19 |

¹⁾ Смотри приложение таблица № 17.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отошло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 352 | 23,6 | 7918 | 4,1 | 347 | 23,4 | 7793 | 3,9 |
| паровыхъ | 1136 | 76,4 | 189048 | 95,9 | 1138 | 76,6 | 189108 | 96 |
| съ товаромъ. | 1330 | 89,4 | 182775 | 92,8 | 1225 | 82,5 | 169269 | 85,9 |
| съ балластомъ. | 158 | 10,6 | 14191 | 7,2 | 260 | 17,5 | 27632 | 14,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 9 | 45 | 449 | 40 | 6 | 35,3 | 297 | 30 |
| Шведско-норвежскимъ | 7 | 35 | 362 | 2,2 | 7 | 41,3 | 362 | 38 |
| Датскимъ | 3 | 15 | 269 | 23,7 | 3 | 17,6 | 269 | 27 |
| Германскимъ. | 1 | 5 | 45 | 4,1 | 1 | 5,8 | 45 | 5 |

Цифры эти показываютъ:

1. Крайне неважное значеніе Аренсбурга въ морской внѣшней торговлѣ ибо за 9 лѣтъ пришло сюда 20-ть судовъ общемо вмѣстимостію 1125 ластовъ, а уходило по 17 судовъ вмѣстимостію 973 ластовъ.

2. При такомъ ничтожномъ заграничномъ плаваніи каботажное неизбежно преобладаетъ и составляетъ 98,7% числа и 96,4% вмѣстимости всѣхъ пришедшихъ судовъ. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ паровыя суда надъ парусными. Первыхъ по приходу и отходу 76,4% а вторыхъ 23,6%. Вѣроятно причиною того пароходные рейсы въ сезонъ морскихъ купаній, которые снизводятъ къ ничтожеству мѣстное каботажное мореходство.

3. Русскій флагъ при такихъ условіяхъ неизбежно господствуетъ, ибо на его долю причитается 45% по приходу и 35% по отходу судовъ. Но среди прибывшихъ и отбывшихъ подъ русскимъ флагомъ многочисленныхъ судовъ, конечно нѣтъ ни одного собственно русскаго судна т. е судна съ русскимъ капитаномъ и экипажемъ.

Вообще, судя по географическому положенію Аренсбурга на отдаленномъ островѣ, сообщеніе коего съ материкомъ можетъ совершаться только на морскихъ судахъ, а морскіе промыслы представляются самымъ естественнымъ занятіемъ населенія, — можно было-бы ожидать въ этомъ пунктѣ большаго развитія мореходства, чѣмъ оказывается по таможеннымъ отчетамъ.

10. Перновъ.

Среди сосѣднихъ портовъ, имѣющихъ всѣ удобства производить внѣшнюю торговлю и не занимающихся таковою, г. Перновъ представляется весьма важнымъ отпускнымъ пунктомъ. Происходитъ это потому, что Перновъ занимаетъ центръ довольно значительнаго производительнаго района Лифляндской губерніи, имѣетъ 13,529 душъ населенія и, стало быть имѣетъ всѣ данныя для веденія правильной внѣшней торговли, даже и безъ проведенія къ нему, изъ внутренности страны, желѣзной дороги, постройка коей могла бы много увеличить обороты Пернова по внѣшней торговлѣ.

Въ настоящее время Перновъ ведетъ дѣятельную торговлю какъ съ Европой, такъ и съ Финляндіей, выражаемую нижеслѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| | По торговлѣ съ Европой: | | По торговлѣ съ Финляндіей: | |
|------|-------------------------|----------|----------------------------|----------|
| | Отпускъ: | Привозъ: | Отпускъ: | Привозъ: |
| 1883 | 5.200.481 | 178.849 | 2.625 | 32.118 |
| 1884 | 6.351.694 | 170.862 | 479 | 44.260 |
| 1885 | 5.549.572 | 57.779 | 17.247 | 30.698 |
| 1886 | 3.424.865 | 22.826 | 10.457 | 14.323 |
| 1887 | 3.773.619 | 64.941 | 4.341 | 19.694 |
| 1888 | 4.941.859 | 64.867 | 8.651 | 63.384 |
| 1889 | 4.854.783 | 71.307 | 13.804 | 23.523 |
| 1890 | 4.324.882 | 75.967 | 14.642 | 25.717 |
| 1891 | 3.530.676 | 92.967 | 24.689 | 28.031 |

Цифры эти показываютъ:

1. Отпускъ въ Европу съ 1883 года постепенно сокращается, что совершенно естественно объясняется отвлеченіемъ мѣстныхъ транзитныхъ грузовъ къ портамъ, соединеннымъ желѣзными дорогами со внутренностью Россіи. Пониженіе отпуска значительно, ибо взявъ крайніе года 1883 и 1891 оно представляетъ сумму 1.669,805 руб. т. е. такую сумму потери, которая превосходитъ итогъ внѣшней торговли всѣхъ таможенныхъ городовъ, лежащихъ между Балтійскимъ портомъ и Ригою. Привозъ европейскихъ товаровъ въ этотъ періодъ уменьшился вдвое что еще болѣе подтверждаетъ прогрессивный упадокъ внѣшней торговли въ Перновѣ.

Отпускъ товаровъ въ Финляндію въ тотъ же періодъ прогрессивно развивается и въ 1891 году, не менѣе чѣмъ въ 8 разъ превосходитъ отпускъ 1883 года. Привозъ же изъ Финляндіи, хотя и съ значительнымъ колебаніемъ, но постепенно падаетъ, хотя и не такъ значительно, какъ отпускъ.

Главными статьями отпуска въ Европу черезъ Перновъ служатъ:

зерновой хлѣбъ, овесъ, льняное сѣмя и кудель, ленъ, дѣсные матеріалы и пр. Въ Финляндію отпускается преимущественно ячмень и вообще жизненные продукты. Въ числѣ главныхъ статей привоза изъ Европы состоятъ: соль, каменный уголь (въ среднемъ ежегодно не менѣе 200 т. пудовъ), виноградное вино, гуано, черепица и разные мануфактурные и бакалейные товары. Изъ Финляндіи привозятся преимущественно соленая рыба и желѣзо. Весьма интересный фактъ представляетъ привозъ изъ за границы въ 1885 году 16.337 пудовъ ячменя — очевидно русскаго происхожденія, что возможно только при той антинаціональной игрѣ желѣзнодорожными тарифами, которую занимаютъ наши частныя желѣзнодорожныя общества.

Нѣтъ никакого сомнѣнія что Перновъ, сохранившій до сихъ поръ важное торговое значеніе, не смотря на обходъ его желѣзною дорогою, можетъ очень много расширить свою внѣшнюю торговлю когда наконецъ попадетъ въ число пунктовъ лежащихъ по нашей желѣзнодорожной сѣти.

Движеніе морскихъ судовъ въ Перновѣ за 9 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0 % | Ластовъ | 0 % | Отшло судовъ | 0 % | Ластовъ | 0 % |
|---------------------------------------|------------------|--------|---------|--------|-----------------|--------|---------|--------|
| Всего. | 3107 | — | 269314 | — | 3107 | — | 269233 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 896 | 28,8 | 144247 | 53,6 | 910 | 29,6 | 146333 | 55 |
| каботажномъ | 2211 | 71,2 | 125067 | 46,4 | 2197 | 70,4 | 122900 | 45 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 494 | 55,2 | 36718 | 25 | 506 | 55,7 | 38353 | 26,2 |
| паровыхъ | 402 | 44,8 | 107529 | 75 | 404 | 44,3 | 107980 | 73,8 |
| съ товаромъ | 265 | 29 | 30996 | 21,5 | 854 | 93,8 | 135704 | 92,7 |
| съ балластомъ. | 631 | 71 | 113251 | 78,5 | 56 | 6,2 | 10629 | 7,3 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1410 | 64 | 45698 | 36,5 | 1398 | 63,4 | 43982 | 35,7 |
| паровыхъ | 801 | 36 | 79369 | 63,5 | 799 | 36,6 | 78918 | 64,3 |
| съ товаромъ | 1984 | 89,7 | 115289 | 92 | 1188 | 54 | 86324 | 70,2 |
| съ балластомъ. | 227 | 10,3 | 9778 | 8 | 1009 | 46 | 36576 | 29,8 |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 18.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ. | 105 | 11,7 | 10222 | 7,1 | 118 | 12,9 | 12255 | 8,3 |
| Шведско-норвежскимъ | 151 | 17 | 14858 | 10,3 | 151 | 16,5 | 14858 | 10,2 |
| Датскимъ | 210 | 3 | 15956 | 11,1 | 210 | 23 | 15956 | 10,8 |
| Германскимъ. | 226 | 25,2 | 34648 | 24 | 227 | 25 | 34701 | 24 |
| Великобританскимъ | 195 | 21,7 | 67806 | 47 | 195 | 21,6 | 67806 | 46,2 |
| Голландскимъ | 9 | 1 | 757 | — | 9 | 0,9 | 757 | 0,5 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что мореходство въ Перновѣ совсѣмъ слабо развивается, ибо число приходящихъ и отходящихъ судовъ, а также и тонажъ ихъ понижается. Въ 1883 году пришло 361 судно тонажемъ 28.994 ластва, а въ 1891 году 276 судовъ тонажемъ 27.394 ластва. Отошло въ 1883 г. 357 судовъ вмѣстимостію 28.167 ластовъ, а въ 1891 г. 279 судовъ вмѣстимостію 27.656 ластовъ. Это сокращеніе судовъ и ихъ тонажа особенно замѣтно въ заграничномъ плаваніи, гдѣ въ 1883 г. пришло 146 судовъ тонажемъ 16.228 ластовъ и въ 1891 года 66 судовъ въ 15.340 ластовъ. Отошло въ 1883 году 144 судна тонажемъ 15.986 ластовъ, а въ 1891 г. 69 судовъ тонажемъ 15.775 ластовъ.

2. Въ заграничномъ плаваніи парусныя суда по числу преобладаютъ (55,2‰) надъ паровыми (44,8‰) но по тонажу наоборотъ паровыя имѣютъ 75‰, а парусныя 25‰. По отходу отношеніе почти тоже.

3. Съ товаромъ приходятъ изъ заграницы 29,5‰ судовъ, а съ балластомъ 71,5‰. Отходить съ товаромъ 92,7‰, а съ балластомъ 7,3‰. Въ каботажномъ плаваніи съ товаромъ приходитъ 89,7‰ всѣхъ судовъ, а съ балластомъ 10,3‰. Отходить съ товаромъ 54‰ и съ балластомъ 46‰. Такимъ образомъ перевозкою балласта въ Перновскомъ портѣ занимаются менѣе, чѣмъ въ другихъ балтійскихъ портахъ.

4. Первенство по приходу и отходу судовъ принадлежитъ германскому флагу, затѣмъ идетъ датскій, великобританскій, шведскій и наконецъ русскій, на долю коего достается 11,7‰ по числу приходящихъ судовъ и 7,1‰ по тонажу ихъ. Всѣ эти данныя не указываютъ на то, что мѣстное мореходство въ Перновѣ, сравнительно съ другими балтійскими портами, находилось въ болѣе благопріятномъ положеніи.

11. Гайнажъ.

По бюллетенямъ о ходѣ развитія русскаго мореходства на берегахъ Балтійскаго моря, мѣстечко Гайнажъ извѣстно какъ на чальный и главный пунктъ, гдѣ зародилась и созрѣла идея объ учрежденіи мореходныхъ классовъ, устройству коихъ посвящена большая часть прошедшей дѣятельности Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству. Эта заслуга всегда за Гайнажемъ и останется.

По отношенію къ внѣшней торговлѣ м. Гайнажъ не представляетъ сколько нибудь важнаго пункта. Изъ двухъ сортовъ внѣшней торговли, которую по таможеннымъ отчетамъ ведутъ всѣ прибалтійскіе порты, Гайнажъ предпочелъ торговлю съ Европой и совершенно устранился отъ торговли съ Финляндіей, ибо за 9 лѣтъ ни привоза, ни отпуска въ Финляндію по таможеннымъ отчетамъ не показано.

Торговля съ Европой установилась въ Гайнажѣ тоже на какихъ то исключительныхъ основаніяхъ: отпускъ въ Европу происходитъ постоянно въ теченіи 9 лѣтъ, сокращаясь прогрессивно изъ году въ годъ, а привозъ иностранныхъ товаровъ происходилъ только въ 1883 и въ 1884 годахъ, а затѣмъ совершенно прекратился. О размѣрѣ отпуска въ Европу можно судить по нижеслѣдующимъ даннымъ въ рубляхъ:

| Года. | Отпускъ: | Привозъ: |
|-------|----------|----------|
| 1883 | 297.028 | 1.506 |
| 1884 | 187.984 | 8.014 |
| 1885 | 321.713 | — |
| 1886 | 287.260 | — |
| 1887 | 98.038 | -- |
| 1888 | 169.962 | --- |
| 1889 | 111.163 | — |
| 1890 | 144.367 | — |
| 1891 | 159.024 | — |

Трудно конечно изъ этихъ цифръ сдѣлать выводъ, что внѣшняя торговля съ Европой обогащаетъ Гайнажъ, ибо отсутствіе привоза указываетъ на то, что обыватели Гайнажа слишкомъ бѣдны, чтобы пользоваться дорогими иностранными товарами. Но если, съ другой стороны, судить о выгодности для Гайнажа внѣшней торговли съ Европою, по установившемуся у насъ критериуму, именно: по благопріятности баланса этой торговли,

то результаты ея представляются изумительно благоприятными для жителей Гайнажа. Они лишь получают изъ за границы наличное золото и ничего не расходуютъ на покупку изъ за границы иностранныхъ произведеній! Сколько должно бы накопиться золота въ Гайнажѣ, хоть за разсматриваемое время, если бы балансъ внѣшней торговли, на самомъ дѣлѣ, выражалъ то, что приписывается ему у насъ. именно количество денежныхъ знаковъ, которые Россія получаетъ за отпускаемыя ею за границу произведенія. Но эта бухгалтерская фикція не имѣетъ ничего общаго съ дѣйствительностью и Гайнажъ отъ своей внѣшней торговли съ Европою совсѣмъ не богатѣетъ и богатѣть не можетъ, ибо изъ ничего ничего и не выходитъ!

Движеніе морскихъ судовъ по Гайнажскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 917 | — | 48594 | — | 917 | — | 48911 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 185 | 20,9 | 14051 | 28,9 | 165 | 18 | 12098 | 24,4 |
| каботажномъ. | 732 | 79,1 | 34543 | 71,1 | 752 | 82 | 36813 | 75,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 177 | 96 | 12807 | 91,2 | 157 | 95,2 | 10854 | 89,8 |
| паровыхъ | 8 | 4 | 1244 | 8,8 | 8 | 4,8 | 1244 | 10,2 |
| съ товаромъ. | 4 | 2,2 | 352 | 2,5 | 148 | 89,7 | 10605 | 89,5 |
| съ балластомъ. | 181 | 97,8 | 13699 | 97,5 | 17 | 10,3 | 1493 | 12 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 550 | 75,2 | 27139 | 78,5 | 570 | 75,7 | 29409 | 79,8 |
| паровыхъ | 182 | 24,8 | 7404 | 21,5 | 182 | 24,3 | 7404 | 20,2 |
| съ товаромъ. | 523 | 71,4 | 24276 | 70,3 | 369 | 49,1 | 18319 | 49,7 |
| съ балластомъ. | 209 | 28,6 | 10267 | 29,7 | 383 | 50,9 | 18494 | 50,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 71 | 38,3 | 6317 | 44,9 | 51 | 30,9 | 4364 | 36,7 |
| Шведско-норвежскимъ | 9 | — | 972 | 6,9 | 9 | — | 972 | 8,3 |
| Датскимъ | 98 | 52,9 | 6251 | 44,4 | 98 | 59,1 | 6251 | 51,6 |
| Германскимъ. | 5 | — | 444 | 3,1 | 5 | — | 447 | 3,4 |
| Великобританскимъ. | 2 | — | 64 | 0,7 | 2 | — | 64 | — |

¹⁾ Смотри приложение таблица № 19.

Цифры эти и таблица № 19 показываютъ что:

1. За 9 лѣтъ въ Гайнажъ пришло 917 судовъ тонажемъ въ 48.594 ластва, или среднимъ числомъ приходило 102 судна тонажемъ 5.399 ластовъ. Въ отходѣ было столько же судовъ и той же вмѣстимости.

2. Это слабое движеніе морскихъ судовъ не развивается, а падаетъ. Изъ таблицы № 19 видно, что въ 1884 году пришло 117 судовъ тонажемъ 5,531 ластва и отошло 117 судовъ въ 5,776 ластовъ. Затѣмъ съ каждымъ годомъ число приходящихъ и отходящихъ судовъ въ заграничномъ и каботажномъ плаваніи, а также тонажъ судовъ постепенно уменьшаются и достигаютъ въ 1891 году 71 судна въ 4,016 ластовъ по приходу и 76 судовъ въ 4,320 ластовъ по отходу. За 9 лѣтъ сокращеніе достигаетъ 60%, что очень печально.

3. Каботажное плаваніе, какъ и должно было ожидать по ходу внѣшней торговли, значительно превосходитъ заграничное плаваніе. По числу судовъ на долю первыхъ достается 79% приходящихъ и 82% отходящихъ судовъ. По тонажу на долю каботажа причитается 71,1% приходящихъ и 75,6% отходящихъ судовъ; а на заграничное плаваніе причитается 28,9% тонажа приходящихъ и 24,4% отошедшихъ судовъ и 20,9% всего числа приходящихъ и 18% числа отошедшихъ судовъ.

4. По заграничному плаванію на долю пароходовъ причитается по числу судовъ 4%, а по тонажу 9%. Въ каботажд пароходы участвуютъ болѣе, именно: на ихъ долю падаетъ 25%, а 75% остается на долю парусныхъ судовъ. Въ заграничномъ плаваніи съ товаромъ пришло только 2% числа судовъ, а 98% привезли балластъ; при отходѣ 90% этихъ судовъ взяли грузъ, а 10% возвратились съ балластомъ. Въ каботажномъ плаваніи съ товаромъ пришло 71% судовъ и съ балластомъ 29%, изъ нихъ 49% нашли грузъ и отправились съ товаромъ, а 51% нагрузились балластомъ.

5. Первое мѣсто занимаетъ датскій флагъ, на долю коего причитается 52,9% по числу судовъ, 44,4% по тонажу. Русскій флагъ идетъ за датскимъ, и на его долю остается 38,3% числа судовъ и 44,9% тонажа; стало быть болѣе чѣмъ занимаетъ датскій флагъ.

6. Такое преобладаніе надъ господствующимъ датскимъ флагомъ, а вслѣдъ за нимъ и надъ всѣми другими иностранными флагами вовсе не удѣшительно, ибо происходитъ не отъ конкуренціи нашихъ судовъ съ иностранными, а вслѣдствіе са-

мага хода виѣшной торговли и ея размѣра, ограничивающаго приходъ иностранныхъ судовъ постепеннымъ, изъ года въ годъ сокращеніемъ отпуска за границу

12. Р и г а.

Городъ Рига имѣетъ 195.668 душъ населенія, т. е. болѣе того, сколько имѣетъ населенія Архангельская губернія, безъ двухъ своихъ уѣздовъ, Архангельскаго и Шенкурскаго. По своему географическому положенію, при устьѣ р. Западной Двины, Рига представляетъ одинъ изъ наиболѣе важныхъ портовъ Балтійскаго моря, давно получившихъ большое торговое значеніе. При постройкѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ въ концессионный періодъ, рижане сумѣли сохранить это значеніе за своимъ городомъ; задерживая постройку Либавской дороги и добившись постройки Рига-Двинскъ-Смоленской линіи, при посредствѣ коей успѣли прямымъ путемъ на Царицынъ соединить Ригу съ бассейномъ Волги и Каспійскимъ моремъ. Тѣмъ не менѣе постройка Либаво-Роменской дороги перерѣзывающей главныя линіи нашей сѣти, расположенной въ черноземныхъ и югозападныхъ губерніяхъ Россіи, нанесла значительный ущербъ виѣшной торговлѣ Риги, какъ это подтверждается ниже цифрами.

Рига ведетъ тоже двоякую виѣшнюю торговлю: съ Европою и съ Финляндіей и эта торговля за 9 лѣтъ выражается нижеслѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| | По торговлѣ съ Европой: | | По торговлѣ съ Финляндіей: | |
|---------|-------------------------|------------|----------------------------|-----------|
| | Отпускъ. | Привозъ. | Отпускъ. | Привозъ. |
| 1883 г. | 62.114.796 | 33.072.609 | 258.677 | 1.140.241 |
| 1884 „ | 59.531.370 | 35.055.489 | 352.199 | 2.115.185 |
| 1885 „ | 45.117.072 | 24.221.789 | 277.325 | 1.847.690 |
| 1886 „ | 38.648.697 | 23.611.818 | 201.104 | 839.007 |
| 1887 „ | 52.257.409 | 20.709.175 | 132.155 | 798.867 |
| 1888 „ | 53.692.374 | 21.703.882 | 113.160 | 485.599 |
| 1889 „ | 51.200.123 | 20.838.576 | 148.514 | 288.631 |
| 1890 „ | 53.067.144 | 21.385.491 | 100.222 | 637.226 |
| 1891 „ | 46.248.816 | 18.338.546 | 178.551 | 608.877 |

Цифры эти показываютъ:

1. Сокращеніе торговли съ Европой, принимая крайніе года, составляетъ 15.865,980 руб. по отпуску и 14.734,063 руб. по привозу По торговлѣ съ Финляндіей разница оказывается по

отпуску на 80.126 руб., а по привозу на 531.364 руб. или сокращеніе произошло почти на половину. Это происходитъ, какъ выше упомянуто, отъ конкуренціи Либавы, ближе Риги соединенной съѣзью желѣзныхъ дорогъ съ хлѣбородными губерніями Россіи, а также отъ тарифной игры, которая повернула большую часть нашей отпускной торговли отъ Балтійскаго моря къ сухопутной границѣ. Конечно, отпускъ нашъ за границу отъ того не пострадалъ и при искусственныхъ мѣрахъ къ его поощренію даже значительно усилился, но торговля нашихъ балтійскихъ портовъ значительно ослабляется, въ интересахъ развитія Кенигсберга и Данцига; а государственное казначейство теряетъ не мало ресурсовъ для уплаты гарантіи и расходовъ по увеличенію провозоспособности подъѣздныхъ путей желѣзнодорожныхъ линій, идущихъ къ сухопутной нашей границѣ.

2. Не имѣя надобности для цѣлей нашего изслѣдованія входить въ подробное разсмотрѣніе хода торговли г. Риги, приведемъ здѣсь только цифры сокращенія отпуска и привоза по главнымъ статьямъ привезеннымъ и отпущеннымъ черезъ Рижскую таможену:

| | Отпускъ жизненныхъ припасовъ. | Сырыхъ и полуобр. матеріаловъ. | Отпускъ издѣ- лій. |
|----------|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 1883 г. | 20.092.217 | 41.730.770 | 241.809 |
| 1891 „ | 14.209.604 | 31.925.147 | 73.385 |
| Разница. | 5.882.613 | 9.805.623 | 218.424 |
| 1883 г. | 52.260.000 | 19.639.084 | 8.197.000 |
| 1891 „ | 3.207.000 | 13.236.000 | 4.911.000 |
| Разница. | 2.019.000 | 6.403.084 | 3.286.000 |

Уменьшеніе привоза европейскихъ товаровъ естественно можетъ быть объяснено общимъ сокращеніемъ привоза иностранныхъ товаровъ въ Россію, послѣ исправленія нашего таможеннаго тарифа; но отпускъ жизненныхъ припасовъ и полуобработанныхъ матеріаловъ могъ сократиться только отъ перемѣны направленія торговли.

3. Главными предметами отпуска служатъ: зерновой хлѣбъ всѣхъ наименованій, лѣсъ строительный и подѣлочный, ленъ, льняное сѣмя, кудель, пенька, яйца (количество ихъ было до 30 милл. въ 1887 году и достигло до 154 миллионовъ въ 1891 г.), мясо, масло и проч.

4. Главными предметами привоза служатъ: мануфактуры, бакалейный товаръ, металлы, хлопокъ, селѣди (до 66% т. пудовъ),

гуано, пробковое дерево и каменный уголь, привозъ коего въ 1883 г. былъ 7 752.060 пуд. и возросъ къ 1891 г. до 10.764,006 пуд., не смотря на наложеніе пошлины.

5. По торговлѣ съ Финляндіей главные предметы отпуска составляютъ: жизненные припасы, рожь, ячмень, овесъ, картофель, яйца, масло и пр., а также полуобработанные продукты и немного мануфактуръ, вывозъ коихъ постепенно понижается съ 18.554 руб. въ 1883 г. до 4.082 руб. въ 1891 г. Оно и понятно: для Финляндіи гораздо выгоднѣе получать европейскіе товары черезъ свои таможи гдѣ европейскіе товары оплачиваются меньшею пошлиною, чѣмъ пріобрѣтать ихъ въ Ригѣ.

6. Финляндія доставляетъ черезъ Ригу въ Лифляндію желѣзо, древесную массу, бумагу, льняныя ткани, полотно, дикій камень, обои и проч.

Послѣ этого самаго поверхностнаго перечня торговаго движенія въ Ригѣ, обратимся къ главному предмету нашего изслѣдованія, именно: къ тому, какъ перевозились торговые грузы моремъ. Движеніе морскихъ судовъ по Рижскому порту за 9 лѣтъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ ¹⁾:

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 21823 | — | 4362028 | — | 22124 | — | 4378534 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 18099 | 82,4 | 3994285 | 91,5 | 18116 | 81,8 | 4000886 | 92 |
| каботажномъ | 3724 | 17,6 | 367743 | 8,5 | 4008 | 18,2 | 377648 | 8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 7395 | 40,8 | 875218 | 21,9 | 7399 | 40,9 | 880446 | 22,1 |
| паровыхъ | 10704 | 59,2 | 3119067 | 78,8 | 10717 | 59,1 | 3120440 | 77,9 |
| съ товаромъ | 8852 | 48,9 | 1640770 | 41,7 | 17908 | 98,8 | 3954521 | 98,8 |
| съ балластомъ | 9247 | 51,1 | 2353515 | 58,9 | 208 | 1,2 | 46366 | 1,2 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1580 | 42,4 | 78107 | 21,2 | 1884 | 47 | 92169 | 24,4 |
| паровыхъ | 2144 | 57,6 | 289636 | 78,8 | 2124 | 53 | 285479 | 75,6 |
| съ товаромъ. | 3051 | 81,9 | 319526 | 86,9 | 3828 | 95,5 | 367177 | 97,4 |
| съ балластомъ | 673 | 18,1 | 48217 | 13,1 | 180 | 4,5 | 10471 | 2,6 |

1) См. приложеніе таблица № 20.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отошло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 2607 | 14,4 | 373293 | 9,3 | 2629 | 14,5 | 381606 | 9,5 |
| Шведско-норвежскимъ | 3377 | 18,6 | 423712 | 10,6 | 3371 | 18,5 | 423457 | 10,5 |
| Датскимъ. | 1890 | 10,4 | 482234 | 12,7 | 1885 | 10,4 | 480207 | 12 |
| Германскимъ | 4841 | 26,7 | 951226 | 23,8 | 4848 | 26,7 | 951704 | 23,7 |
| Великобританскимъ. | 4424 | 24,4 | 1598869 | 40,3 | 4423 | 24,4 | 1598961 | 39,9 |
| Французскимъ | 56 | — | 8052 | — | 55 | — | 7873 | — |
| Австро-венгерскимъ | 4 | — | 1180 | — | 5 | — | 1359 | — |
| Голландскимъ | 878 | — | 148375 | 3,7 | 878 | 4,8 | 148375 | 3,7 |
| Бельгійскимъ | 7 | — | 2284 | — | 7 | — | 2284 | 0,5 |
| Итальянскимъ | 9 | — | 2498 | — | 9 | — | 2498 | — |
| Прочихъ государствъ | 6 | — | 2562 | — | 6 | — | 2562 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Такъ какъ обороты г. Риги по вѣншей торговлѣ сократились, то это должно было отразиться на сокращеніи прихода и отхода судовъ. Сокращеніе это довольно значительно по числу судовъ именно: въ 1883 г. пришло 2677 судовъ; отошло 2694 судна, а въ 1881 году пришло 2262 судна; отошло 2307 судовъ. Но тонажъ судовъ не уменьшился, а увеличился именно: въ 1883 году тонажъ пришедшихъ судовъ составлялъ 486.851 ластовъ, а отошедшихъ 487.151 ластъ. Но въ 1891 году тонажъ по приходу былъ 509.412 ластовъ, а по отходу 509.019 ластовъ. Увеличеніе 22.561 ластъ по приходу и 21.868 ластовъ по отходу, что весьма значительно, и распространяется какъ на заграничное (7758 ластовъ) такъ и на каботажное (14.805 ластовъ).

2. Всего за 9 лѣтъ пришло въ Ригу 21.823 судна тонажемъ 4.362.028 ластовъ или среднимъ числомъ ежегодно приходило по 2425 судовъ тонажемъ 484.669 ластовъ; отошло 22.121 судна тонажемъ 4.378.534 ластъ, или среднимъ числомъ ежегодно отходило 2680 судовъ тонажемъ 486.904 ластва.

3. Число и тонажъ судовъ заграничнаго плаванія значительно больше каботажнаго. Изъ всего числа пришедшихъ судовъ на долю заграничнаго плаванія причитается 82,4% или 18.099 судовъ, а на каботажъ остается 17,6% или 3724 судна. По отходу почти тоже: на долю перваго причитается 81,8% или 18.116 судовъ; на долю втораго 18,2% или 4008 судовъ. По отношенію къ тонажу на долю заграничнаго плаванія по приходу падаетъ 19,5% или 3.994.285 ластовъ, а по отходу 92% или 4.000.886 ластовъ; на

долю каботажа остается 8,5% по приходу или 367.743 ласта, а 8% по отходу или 377.648 ластовъ.

4. Паровыя суда значительно преобладаютъ надъ парусными. Възаграничномъ плаваніи приходящіе пароходы составляютъ 59,2% по числу судовъ и 78,8% по тонажу. По отходу паровыя суда сохраняютъ тоже отношеніе 59,1% по числу судовъ и 77,9% по тонажу. Въ каботажномъ плаваніи на долю приходящихъ пароходовъ причитается 57.6%, а на долю парусныхъ судовъ 42,4%. По отходу цифры мало измѣняются, составляя 53% для пароходовъ и 47% для парусныхъ судовъ. По отношенію къ тонажу пароходы имѣютъ въ каботажномъ плаваніи 78,8% по приходу и 75,6% по отходу; а парусныя суда 21,2% по приходу и 24,4% по отходу.

5. Съ товаромъ пришло въ Ригу изъ за границы 48,9% всѣхъ судовъ, которыя привезли 1.640.770 ластовъ, составляющихъ 41,7% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Отошло съ товаромъ 98,8% всѣхъ судовъ или 3.954.520 ластовъ и только 1,2% пришедшихъ судовъ не нашло грузовъ. Въ каботажномъ плаваніи съ товаромъ пришло 81,9% или 3051 судно, а съ балластомъ 673 судна или 18,1%. Отошло съ товаромъ 95,5% или 3828 судовъ, а съ балластомъ 4,5% или 180 судовъ. Всего привезено балласту иностранными судами 2.353.515 ластовъ или по 261.901 ласту ежегодно, а вывезено за границу 46.366 ластовъ или ежегодно по 5163 ласта. Каботажныя суда привезли балласту 48.217 ластовъ или по 5357 ластовъ ежегодно, а увезли изъ Риги балласту 10.471 или ежегодно по 1163 ласта. Во всякомъ случаѣ балластъ составляетъ главный предметъ привоза изъ за границы, ибо на его долю падаетъ 2.353.515 ластовъ или по 261.901 ласту ежегодно.

6. Русскій флагъ по числу судовъ занимаетъ четвертое мѣсто; на его долю падаетъ 14,4% числа судовъ и 9,3% ихъ тонажа. По отходу цифры измѣняются до 14,5% числа судовъ и 9,5% ихъ тонажа. Первое мѣсто по числу судовъ (26,7) принадлежитъ германскому флагу а по тонажу англійскому (40%). Второе мѣсто по числу судовъ принадлежитъ англійскому флагу (24%) а по тонажу германскому (23,8%). Третье мѣсто по числу судовъ принадлежитъ шведско-норвежскому (18,6%), а по тонажу датскому флагу (12%) Голландскій оказался позади русскаго на пятомъ мѣстѣ по числу судовъ и ихъ тонажу, а остальные государства Европы принимали слишкомъ слабое участіе въ торговлѣ Риги и потому нечего прибавлять объ нихъ поясненій къ вышеприведенной выборкѣ изъ таблицы № 20. Во всякомъ случаѣ въ городѣ Ригѣ,

какъ и въ другихъ первоклассныхъ балтійскихъ портахъ, мы встрѣчаемся съ однимъ и тѣмъ же фактомъ, что русскою морскою торговлею занимаются: Германія, Англія, Швеція, Норвегія, Голландія и даже Бельгія, но для самой Россіи она еще предстоитъ въ будущемъ, когда вмѣсто разговоровъ о томъ, будто бы „*Россія должна быть для Русскихъ*“, у насъ на самомъ дѣлѣ, на практикѣ, будутъ держаться не ложныхъ доктринъ, а національной финансово-экономической политики.

13. Виндава.

При избраніи мѣста для сооруженія военнаго порта на Балтійскомъ морѣ городъ Виндава выставлялся конкурентомъ Либавы, передъ которою дѣйствительно имѣетъ многія преимущества. Виндавскій портъ составляетъ рѣка Виндава, отъ ея устья вверхъ по теченію на длину около двухъ верстъ. Это внутренняя гавань можетъ быть продолжена вверхъ по теченію еще верстъ на пять, при углубленіи рѣки съ 21 до 26 футовъ на протяженій 400 сажень, при чемъ получается обширный, внутренній, закрытый бассейнъ, гдѣ удобно можетъ размѣститься цѣлый флотъ и желаемое количество мастерскихъ и всякихъ морскихъ учрежденій. Обширность такого порта можетъ быть еще увеличена если присоединить къ нему существовавшій въ XVII столѣтіи внутренній бассейнъ въ р. Пацкуль, рукавъ р. Виндавы, имѣющемъ при значительной глубинѣ 25 сажень ширины.

По лопманскимъ журналамъ съ 1861 по 1888 годъ ледъ не допущалъ на 10 дней сообщенія съ Виндавой 16 лѣтъ, а 12 лѣтъ входъ въ Виндаву оставался совершенно свободнымъ. Въ 1854 году, во время Крымской войны, суда находившіяся въ Виндавѣ, при появленіи союзнаго флота, поднялись въ верхъ по теченію рѣки, и тѣмъ спаслись отъ захвата непріятелемъ, который не рѣшился преслѣдовать ихъ внутри страны ¹⁾.

Такія естественныя преимущества Виндавы позволяютъ устроить здѣсь военный портъ, въ которомъ всѣ суда и морскія учрежденія могутъ быть не только вполне обезпечены отъ непосредственнаго нападенія непріятельскаго флота, но и значительно предохранены отъ бомбардированія, при сооруженіи надлежащихъ укрѣпленій. Этого очень трудно достигнуть въ Либавѣ, гдѣ какъ

¹⁾ Сѣверный Вѣстникъ 1885 годъ № 2 стр. 3.

рейдъ, такъ и всѣ морскія учрежденія для постройки, снабженія и исправленія судовъ, располагаются на открытой части моря, отгороженной волнорѣзми, а потому если Либава, подобно Севастополю, необходима для Балтійскаго флота для постоянной стоянки эскадры, готовой круглый годъ, во всякое время, выступить для отраженія непріятельскаго флота, то при этомъ скоро выяснится трудность базироваться на Кронштадтъ, недоступномъ для военныхъ судовъ въ теченіе цѣлаго полугода. Весьма возможно поэтому что необходимость заставить дополнить либавскій рейдъ такимъ же круглый годъ доступнымъ главнымъ морскимъ депо, коимъ служить Николаевъ для Севастопольскаго рейда. Такимъ дополненіемъ можетъ служить только Виндава, этотъ превосходный внутренній портъ недоступный для непріятеля, въ силу своего расположенія внутри страны, а не на берегу моря.

Впрочемъ и помимо этого торговое значеніе Виндавы могло бы много увеличиться при соединеніи этого порта желѣзною дорогою съ Туккумомъ и при продолженіи Рыбинско-Бологовской дороги до Пскова. Тогда всѣ хлѣбные грузы, которые не успѣваютъ вывезти изъ Риги, вслѣдствіе замерзанія Сѣверной Двины, а также хотя часть 30 мил. пудовъ хлѣба, остающагося на зиму въ Рыбинскѣ, можно бы было отправить за границу черезъ незамерзающій Виндавскій портъ.

Но еще болѣе значенія въ русской отпускной торговлѣ получила бы Виндава при постройкѣ канала соединяющаго рр. Нѣманъ и Виндаву. Тогда всѣ грузы, сплавляемые по Нѣману въ Мемель, направилась бы въ Виндаву, къ великой выгодѣ отечественной торговли. Исторія этого канала весьма поучительна и далеко не новая ¹⁾. Подробные проекты соединенія р. Нѣмана съ Ригею, Либавой и Виндавой были составлены еще въ 1796 году, а въ 1823 году окончательно выработаны проекты и смѣты Нѣмано-Виндавскаго канала, стоимость коего была исчислена въ 12 мил. рублей. Въ 1825 году было приступлено къ работамъ съ такимъ расчетомъ, чтобы окончить ихъ въ 1832 году. Но въ 1831 году работы были совсѣмъ приостановлены, какъ говорятъ, вслѣдствіе ходатайства прусскаго правительства не подрывать благосостоянія Мемельскаго порта, такъ выгодно расположеннаго у устья Нѣмана...

..Это было, — прибавляетъ г. Черноморецъ, время печальныхъ и постыдныхъ размежеваній, въ родѣ отмежеванія нашего Варан-

¹⁾ Московск. Вѣдом. № 15 за 1894 годъ, письмо Черноморца.

герскаго залива Голяминимъ, время дѣятельности Нессельроде... Но вотъ наступило время, когда вмѣсто водныхъ путей стали прокладывать желѣзные. Явилось намѣреніе построить желѣзную дорогу къ Виндавѣ. Сдѣланы изысканія, составленъ проектъ, но желѣзную дорогу построили къ Либавѣ. Такой оборотъ дѣла приписывается прусскимъ капиталистамъ, которые отказались достать капиталъ для постройки Виндавской дороги и склонили предпринимателей избрать конечнымъ пунктомъ Либаву, видя въ Виндавскомъ портѣ опаснаго конкурента для Кенигсберга“

По свѣдѣніямъ „Новаго Времени“ все что сдѣлано для постройки Нѣмано-Виндавскаго канала, можетъ служить съ пользою для удешевленія работъ если бы они начались въ наше время и стоимость сооруженія канала не превзошла бы 4 мил. рублей. Очень желательно конечно чтобы каналъ этотъ былъ сооруженъ, ибо тогда, кромѣ всѣхъ другихъ полезныхъ результатовъ, на инородческихъ берегахъ Балтійскаго моря могъ бы образоваться новый русскій городъ, съ русскою хлѣбною торговлею, которая въ Рыбинскѣ и по всей Волгѣ, пока еще находится въ русскихъ рукахъ и не достигла еще такой степени фальсификаціи нашего хлѣба, какъ въ чертѣ еврейской осѣдлости.

Но какъ ни были велики шансы развитія Виндавы при господствѣ національной финансово-экономической политики, въ настоящее время портъ этотъ можетъ развиваться опираясь лишь на собственные ресурсы, которые не могутъ быть велики у города съ населеніемъ въ 6609 душъ. Впрочемъ, для такого слабаго населенія, Виндава ведетъ весьма значительную торговлю съ Европой. Торговлей же съ Финляндіей она вовсе не занимается, такъ какъ за разсматриваемые 9 лѣтъ, никакого отпуска товаровъ туда не было, а привезено изъ Финляндіи въ Виндаву всѣхъ товаровъ въ 1886 году только на сумму 25 рублей.

Торговля съ Европой выражается по таможеннымъ отчетамъ слѣдующими числами въ рубляхъ:

| | Отпущено: | Привезено: |
|------|-----------|------------|
| 1883 | 928.591 | 73.556 |
| 1884 | 843.512 | 61.601 |
| 1885 | 893.247 | 80.292 |
| 1886 | 847.373 | 45.321 |
| 1887 | 1.875.292 | 59.716 |
| 1888 | 1.161.631 | 36.668 |
| 1889 | 971.336 | 35.368 |
| 1890 | 952.114 | 81.895 |
| 1891 | 801.290 | 38.527 |

Цифры эти показываютъ:

1. Хотя итоги отпуска значительно колеблются и послѣдній годъ, противу 1883 года, показываетъ сокращеніе отпуска на 127.301 рублей, но въ остальные годы такого крупнаго пониженія не замѣтно, а года 1887 и 1888 даютъ увеличеніе отпуска болѣе чѣмъ въ два раза противу перваго года.

2. Привозъ товаровъ изъ-за границы колеблется, но значительно въ меньшихъ размѣрахъ съ замѣтною однако наклонностью къ пониженію.

3. Едва ли однако было правильно сдѣлать на основаніи этихъ данныхъ заключеніе объ упадкѣ торговли Виндавы, а скорѣе упадокъ внѣшней торговли слѣдуетъ отнести къ общему сокращенію внѣшней торговли на Балтійскомъ морѣ, въ 1889, 1890 и 1891 г. по сравненію съ 1883 годомъ.

Главными предметами отпуска Виндавы служатъ: зерновой хлѣбъ всякихъ наименованій; лѣсной товаръ, отпускъ коего превосходитъ $\frac{1}{2}$ милліона рублей и спиртъ винный, отпускъ коего доходилъ до 22 милліоновъ градусовъ въ 1888 году. Затѣмъ вывозятся изъ Виндавы: наше земледѣльческое, полуобработанное сырье и сравнительно небольшое количество издѣлій, измѣняясь отъ 646 рублей въ 1883 году, до 17.552 руб. въ 1888 г. и 6.070 въ 1891 году. Такъ какъ Виндавскій портъ замерзаетъ послѣ Рижскаго, то есть основаніе предполагать что съ продолженіемъ Рига-Такумской линіи нѣкоторое количество запоздавшихъ и замерзнувшихъ на Двинѣ грузовъ направится на Виндаву.

Въ ряду привозимыхъ изъ за границы товаровъ первое мѣсто занимаетъ: каменный уголь и сельди, затѣмъ бокалейный товаръ, дикий камень, гуано, соль и небольшое сравнительно количество заводскихъ издѣлій и мануфактуры. Въ 1883 году всѣхъ издѣлій доставлено было только на 2.049 руб., а въ 1891 году на 5.683 рубля. Такое незначительное, но прогрессивное увеличеніе привоза показываетъ что онъ служитъ исключительно для потребленія Виндавы и окружающаго ее района.

Движеніе морскихъ судовъ по Виндавскому порту за 9 лѣтъ выражается нижеслѣдующими цифрами ¹⁾:

¹⁾ См. приложенія таблицу № 21.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|-------|-----------------|------|---------|-------|
| Всего | 4171 | — | 331536 | — | 4165 | — | 330659 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 1561 | 37,4 | 186146 | 56,2 | 1576 | 37,8 | 188957 | 57,12 |
| каботажномъ. | 2610 | 62,6 | 145390 | 43,8 | 2589 | 62,2 | 141702 | 42,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 893 | 57,2 | 67256 | 36 | 897 | 56,9 | 67695 | 35,9 |
| паровыхъ | 668 | 42,8 | 118890 | 64 | 679 | 43,8 | 121257 | 64,1 |
| съ товаромъ | 405 | 25,9 | 34082 | 18 | 1538 | 97,5 | 185848 | 98,3 |
| съ балластомъ | 1156 | 74,1 | 152064 | 82 | 38 | 2,5 | 3104 | 1,7 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1495 | 57,2 | 49605 | 34,11 | 1489 | 57,5 | 48790 | 34,4 |
| паровыхъ | 1115 | 42,8 | 95785 | 65,9 | 1100 | 42,5 | 92912 | 65,6 |
| съ товаромъ | 1697 | 65,2 | 107697 | 74,7 | 1777 | 68,6 | 110120 | 77,7 |
| съ балластомъ | 913 | 34,8 | 37693 | 25,3 | 812 | 31,4 | 31582 | 22,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 655 | 41,9 | 64667 | 34,7 | 671 | 42,5 | 67702 | 35,8 |
| Шведско-норвежскимъ | 184 | 11,8 | 14255 | 7,6 | 184 | 11,6 | 14255 | 7,5 |
| Датскимъ | 214 | 13,6 | 15879 | 8,5 | 214 | — | 15879 | 8,5 |
| Германскимъ. | 270 | 17,3 | 27471 | 14,6 | 269 | 17,5 | 27247 | 14,4 |
| Великобританскимъ. | 178 | 11,8 | 57726 | 31 | 178 | 11,8 | 57726 | 30 |
| Французскимъ | 1 | — | 108 | 0,5 | 1 | — | 108 | 0,6 |
| Голландскимъ. | 59 | — | 6040 | 3,2 | 59 | — | 6040 | 3,2 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что морское движеніе въ Виндавѣ изъ году въ годъ постоянно усиливается по приходу, отходу и тонажу судовъ. Въ 1883 году было въ приходѣ 398 судовъ, тонажемъ 30.451 ластовъ, а въ 1891 году уже 482 судна, тонажемъ 43.785 ластовъ. По отходу въ 1882 г. было 392 судна тонажемъ 29.541 ластовъ, а въ 1891 году уже 466 судовъ тонажемъ 42.694 ластва.

2. Каботажное плаваніе (62,6%) почти вдвое превосходитъ заграничное по числу судовъ (37,4%), но особенно много отстаетъ по тонажу составляя около 43% по приходу и отходу, такъ что на долю заграничнаго плаванія остается 57% по приходу и отходу

3. Парусныя суда преобладаютъ надъ паровыми числомъ какъ въ заграничномъ (57,2%), такъ и въ каботажномъ плаваніи (57,2%). По тонажу же на долю первыхъ падаетъ 36%, а на долю вторыхъ 64% всего тонажа.

4. Съ товаромъ пришло изъ за границы 25,9% вместимостію 18%, а съ балластомъ пришло 74,1% судовъ вместимостію 82% и привезло 152.064 ластва балласта, для засоренія Виндавскаго порта. При отходѣ 97,5% пришедшихъ судовъ нагрузилося товаромъ и только 2,5%, оставшіеся безъ грузовъ, должны были взять балластъ въ количествѣ 3.104 ластовъ или по 349 ластовъ ежегодно— количество крайне ничтожное. Въ каботажномъ плаваніи съ товаромъ пришло 65,2%, а съ балластомъ 34,8%, отошло съ товаромъ 68,6%, а съ балластомъ 31,4%; стало быть каботажъ болѣе чѣмъ иностранныя суда, трудится надъ перевозкою балласта. По количеству каботажъ привезъ почти въ 4 раза менѣ балласта чѣмъ заграничныя суда, но за то вывозилъ изъ Виндавы 31.582 ластва за 9 лѣтъ или въ 10 разъ болѣе чѣмъ заграничныя суда.

5. Русскій флагъ занимаетъ въ Виндавѣ первое мѣсто не только по числу судовъ (41,9%), но и по тонажу (34,7%), и это преобладаніе русскаго флага въ немногочисленномъ городѣ заставляеть относиться сочувственно къ Виндавѣ и признать за этимъ пунктомъ удобства къ дальнѣйшему развитію мѣстнаго мореходства, особливо если обстоятельства будутъ помогать этому За русскимъ флагомъ слѣдующее мѣсто принадлежитъ англійскому по тонажу (31%) и германскому по числу судовъ (17,3%). Затѣмъ слѣдуютъ флаги датскій (13,6%), шведско-норвежскій (11,8%), голландскій и французскій попадающій повидимому случайно въ Виндаву. Впрочемъ французскій флагъ очень слабо представляется въ Балтійскихъ нашихъ портахъ съ преобладающимъ англо-нѣмецкимъ мореходствомъ.

14. Л и б а в а.

Съ устройствомъ военнаго порта Либавѣ предстоитъ широкое развитіе въ будущемъ. Къ чрезвычайно выгодному географическому положенію для коммиссіонной отпускной европейской торговли съ Россіей хлѣбомъ и сырьемъ присоединяется еще болѣе крупная выгода, отъ перевода въ Либаву нѣкоторой части военно морскихъ учрежденій изъ Петербурга и части нашего военнаго флота съ его учрежденіями изъ Кронштадта. Инородческое, чуждое Россіи, еврейско нѣмецкое населеніе Либавы, придающее

иностранный характер современному городу, должно будет уступить руководящее мѣсто русскому морскому элементу, который и здѣсь, на суровомъ берегу Балтики, скоро создастъ такой-же могучій центръ русской морской жизни, какимъ служилъ обезсмертившій себя святою службою Россіи Севастополь. далеко отъ Либавы на роскошномъ берегу Чернаго моря. Много у насъ записано въ исторіи городовъ, честно отслужившихъ свою патріотическую службу отечеству, но и между ними молодой, сравнительно, Севастополь ¹⁾ занялъ выдающееся мѣсто по беззавѣтному исполненію своего долга передъ Престоломъ и Отечествомъ! Въмѣстѣ съ водвореніемъ морскаго элемента, на инородческихъ берегахъ Балтійскаго моря, можетъ осуществиться и развитіе на его водахъ русскаго мореходства.

Съ ожидаемымъ переходомъ въ казну сѣти желѣзныхъ дорогъ основательно надѣяться на рациональное исправленіе тарифовъ и начертанія этой сѣти, соотвѣтственно интересамъ русской государственной и народной жизни. При этомъ Либава, искусственно отвлекающая отпускные грузы отъ Чернаго моря къ Балтійскому, можетъ потерять часть своей внѣшней торговли въ пользу Петербурга и другихъ балтійскихъ портовъ, лежащихъ ближе къ бассейну Волги и къ Западной Сибири, какъ Рига и Виндава, съ продолженіемъ Рыбинско-Бологовской дороги до Пскова. Нельзя отрицать что слишкомъ быстрый ростъ внѣшней торговли Либавы главнымъ образомъ созданъ въ силу зигзаговъ нашей желѣзнодорожной сѣти и еще болѣе искусственными тарифами, отвлекающими хлѣбъ и сырье южныхъ земледѣльческихъ губерній, отъ Чернаго моря къ югозападной границѣ т.е. собственно къ нѣмецкимъ портамъ Кенигсбергу и Данцигу, которые, благодаря тарифамъ, ведутъ весьма выгодную транзитную торговлю русскимъ хлѣбомъ съ англійскимъ и другими европейскими рынками. Впрочемъ Либава, пользуясь тѣми же тарифами, лежитъ почти въ одинаковомъ съ Кенигсбергомъ разстояніи отъ южныхъ губерній и Чернаго моря и по авторитетному мнѣнію кн. Бисмарка, нисколько не ослабляетъ развитія нѣмецкаго морскаго могущества и торговли, ибо вся ея торговля *совершается съ Германіей, нѣмецко-европейскими экспортёрами и главнымъ образомъ на германскихъ судахъ.* Вся эта искусственность, ловко созданная еврейско-нѣмецкими гешефтмахерами, должна однако неизбѣжно устраниться съ упраздненіемъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ т.е. съ

¹⁾ Основанъ послѣ присоединенія Крыма къ Россіи въ 1783 году.

переходомъ всей сѣти въ руки правительства,—и эта перспектива представляетъ самую крупную опасность для всѣхъ предположеній о будущемъ грандіозномъ развитіи отпускной торговли Либавскаго порта, за счетъ приплаты правительствомъ гарантіи и ослабленія торговли другихъ прибалтійскихъ и черноморскихъ портовъ.

Либава ведетъ тоже двѣ внѣшнихъ торговли: съ Европой и съ Финляндіей. За послѣдніе 9 лѣтъ внѣшняя торговля ея выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| | По торговлѣ съ Европой: | | По торговлѣ съ Финляндіей: | |
|------|-------------------------|------------|----------------------------|----------|
| | Отпускъ: | Привозъ: | Отпускъ: | Привозъ: |
| 1883 | 47.980.394 | 24.872.987 | 108.060 | 21.477 |
| 1884 | 38.983.832 | 20.476.904 | 150.780 | 14.689 |
| 1885 | 31.768.175 | 14.880.333 | 114.049 | 431 |
| 1886 | 25.289.935 | 13.077.662 | 47.161 | 37.674 |
| 1887 | 31.856.814 | 11.273.218 | 79.886 | 94.229 |
| 1888 | 50.978.988 | 24.312.614 | 267.394 | 11.613 |
| 1889 | 46.537.064 | 30.035.583 | 340.040 | 52.196 |
| 1890 | 38.332.786 | 18.745.587 | 326.789 | 69.271 |
| 1891 | 40.559.771 | 17.314.283 | 626.410 | 159.866 |

Цифры эти показываютъ:

1. Внѣшняя торговля Либавы, подобно всѣмъ другимъ прибалтійскимъ портамъ, по привозу сократилась на $7\frac{1}{2}$ мил. рублей, но это сокращеніе нельзя приписать упадку торговли Либавы. Подобное пониженіе привоза замѣчается повсемѣстно и представляется общимъ результатомъ сокращенія привозной торговли Россіи съ Европою съ 1884 года, когда общій итогъ привезенныхъ къ намъ товаровъ достигалъ суммы 537.972.592 р. и, постепенно сокращаясь, къ 1891 году уменьшился до суммы 379.342.097 руб. Произошло это отчасти вслѣдствіе прогресса нашего мануфактурнаго производства и большаго потребленія отечественныхъ фабрикатовъ, а отчасти отъ высокихъ таможенныхъ пошлинъ и сокращенія потребленія мануфактуръ и предметовъ роскоши въ народной массѣ, вслѣдствіе неурожайныхъ годовъ, особенно при голодѣ 1891 года.

2. Сравнивая крайніе года отпускъ въ Европу въ 1891 г. значительно сократился (около 20%), но при этомъ должно припомнить неурожай 1890 г. и воспрещеніе вывоза хлѣба за границу въ 1891 году, а потому послѣдніе два года не могутъ служить указаніемъ нормальнаго хода отпускной торговли Либавы.

3. По торговлѣ съ Финляндіей замѣчается обратное, именно: очень большое увеличеніе отпуска и привоза. Отпускъ увеличился,

въ теченіе 9 уѣтъ, болѣе чѣмъ въ три раза, а привозъ изъ Финляндіи въ Курляндію въ 8 разъ. По этимъ цифрамъ можно предсказать дальнѣйшее, желательное развитіе этой торговли, совершающееся подъ русскимъ флагомъ и съ одной стороны вытѣсняющей привозъ изъ Европы въ Россію иностраннаго желѣза, бумажной массы и пр., а съ другой отвлекающей отъ европейскаго рынка часть русскаго хлѣба, предназначеннаго экспортерами къ отправкѣ въ Европу, для помѣщенія таковаго у себя дома на сѣверѣ Россіи. Замѣчательно только то, что Финляндія не беретъ русскаго хлѣба въ Петербургъ, который ближе чѣмъ Либавъ, и соединенъ съ Финляндіею непрерывною желѣзною дорогою.

4. Главные предметы отпуска за границу составляютъ: жизненные припасы, сырье и полуобработанные матеріалы т. е. зерновой хлѣбъ разныхъ наименованій ленъ, льняное сѣмя и кудель, пакля, деготь, лѣсъ, спиртъ (149 милл. градусовъ въ 1891 году) яйца (41 милл. въ 1891 году) и другія земледѣльческія произведенія. Нашихъ издѣлій отпускается за границу весьма немного именно: на 155.796 рублей въ 1883 г. и на 112.852 руб. въ 1891 г. Въ промежуточные года именно 1884, 1885 и 1886 отпускъ издѣлій поднимался свыше 200.000 и достигъ въ 1886 году 265.446 рублей.

5. Главными предметами привоза изъ Европы служатъ: мануфактуры, желѣзо, чугунъ, хлопокъ, бакалейный товаръ, гуано (до $\frac{1}{2}$ милл. пуд.), каменный уголь (до $4\frac{1}{2}$ пуд. въ 1889 году), коксъ, торфъ, дикій камень для мощенія улицъ (до 621 т. пуд. въ 1891 г.) и сельди количество коихъ достигало въ 1889 году до 1.340.216 пудовъ; каковое количество мы могли бы получить дешевле и лучше съ Мурманскаго берега, если бы сообщеніе его съ внутренностью Россіи было установлено какъ слѣдуетъ.

6. По торговлѣ съ Финляндіей главными предметами отпуска служатъ: жизненные припасы т. е. зерновой хлѣбъ, преимущественно рожь, ячмень и ржаная мука, а также продукты сельскаго хозяйства. Главными статьями привоза изъ Финляндіи были: желѣзо, чугунъ, бумажная масса, камень, торфъ и очень немного издѣлій, каковыхъ привозилось на 7 руб. въ 1885 г. и совѣтъ не привозилось въ 1889 году.

Обратимся теперь къ изслѣдованію кто и зачѣмъ, перевозилъ прошедшіе черезъ Либаву грузы. Движеніе морскихъ судовъ по Либавскому порту за 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

¹⁾ Смотри приложенія таблицу № 22.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о о | Ластовъ | о / 6 | Отшло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|-----------------------|------------------|--------|---------|----------|-----------------|----------|---------|----------|
| Всего. | 16054 | — | 2485063 | — | 16077 | — | 2489608 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 12736 | 79,3 | 2317301 | 93,4 | 12748 | 79,9 | 2319198 | 93 |
| каботажномъ. | 3318 | 20,7 | 167762 | 6,6 | 3329 | 20,1 | 170410 | 7 |

Въ заграничномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|----------------|-------|------|---------|------|-------|------|---------|------|
| парусныхъ. | 1866 | 14,7 | 124802 | 5,4 | 1873 | 14,7 | 126251 | 5,7 |
| паровыхъ | 10870 | 85,3 | 2192499 | 94,6 | 10875 | 85,3 | 2192947 | 94,3 |
| съ товаромъ. | 4894 | 38,4 | 873333 | 37,7 | 12053 | 94,5 | 2199953 | 94,8 |
| съ балластомъ. | 6842 | 61,6 | 1443968 | 62,3 | 695 | 5,5 | 119245 | 5,2 |

Въ каботажномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|----------------|------|------|--------|------|------|------|--------|------|
| парусныхъ. | 2242 | 67,8 | 75824 | 45,3 | 2253 | 67 | 76388 | 44,7 |
| паровыхъ | 1076 | 32,2 | 91938 | 54,7 | 1076 | 33 | 94022 | 55,3 |
| съ товаромъ. | 3035 | 94 | 152103 | 91,3 | 1709 | 51,3 | 109067 | 64 |
| съ балластомъ. | 283 | 6 | 15659 | 8,7 | 1620 | 48,7 | 61343 | 36 |

Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами:

| | | | | | | | | |
|----------------------|------|------|--------|------|------|------|--------|------|
| Русскимъ | 611 | 4,8 | 87292 | 3,7 | 615 | 4,8 | 86070 | 3,7 |
| Шведско-норвежскимъ. | 3592 | 28,2 | 437725 | 18,9 | 3587 | 28,2 | 437617 | 18,5 |
| Датскимъ | 2471 | 19,6 | 478561 | 20,7 | 2476 | 19,4 | 479903 | 20,7 |
| Германскимъ. | 4322 | 33,9 | 818928 | 35,4 | 4333 | 33,9 | 819668 | 35,5 |
| Великобританскимъ. | 1659 | 13 | 477255 | 20,6 | 1658 | 13 | 478544 | 20,8 |
| Французскимъ | 9 | — | 1117 | — | 9 | — | 1117 | — |
| Австро-венгерскимъ | 2 | — | 569 | — | 2 | — | 569 | — |
| Голландскимъ | 63 | — | 14049 | — | 61 | — | 13905 | — |
| Бельгійскимъ. | 1 | — | 540 | — | 1 | — | 540 | — |
| Итальянскимъ | 1 | — | 111 | — | 1 | — | 111 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Движеніе морскихъ судовъ, не смотря на сокращеніе заграничнаго плаванія, прогрессивно и постоянно увеличивается какъ по числу такъ и по тонажу судовъ особенно въ каботажномъ плаваніи. Увеличеніе произошло на 121 судно и 37.241 ластъ при уменьшеніи пришедшихъ изъ за границы судовъ на 241, такъ что каботажное плаваніе усилилось на 362 судна при увеличеніи тонажа на 21.007 ластовъ. Въ подробности это выражается такъ:

всего пришло судовъ въ 1883 году 1812 тонажемъ 274.204 ластовъ, а въ 1891 году 1933 судна тонажемъ 311.445 ластовъ. Отошло въ 1883 году 1817 судовъ тонажемъ 273.759 ластовъ и въ 1891 году 1939 судовъ тонажемъ 311.662 ласта. Въ заграничномъ же плаваніи въ 1883 году пришло 1573 судна, тонажемъ 264.287 ластовъ; а въ 1891 году только 1332 судна тонажемъ 281.421 ластъ. Отошло въ 1883 г. 1579 судовъ 264.169 ластовъ, а въ 1891 г. 1316 судовъ въ 280.334 ласта. Въ каботажномъ же плаваніи въ 1883 году пришло 239 судовъ въ 9917 ластовъ, а въ 1891 году 601 судно тонажемъ 30.024 ластовъ. Отошло въ 1883 году 238 судовъ вмѣстимостію 9590 ластовъ, а въ 1891 году 623 судна тонажемъ 31.328 ластовъ. Причину такого блестящаго роста каботажна нельзя не видѣть въ сооруженіи въ Либавѣ коммерческаго, въ послѣдніе три года военного порта, причемъ подвозка матеріаловъ неизбѣжно должна была ускорить движеніе каботажныхъ судовъ, тѣмъ очевиднѣе что въ числѣ привозимыхъ изъ Финляндіи товаровъ фигурируетъ дикій камень для мощенія.

2. Паровое плаваніе сильно преобладаетъ надъ паруснымъ въ заграничномъ плаваніи и вдвое слабѣе паруснаго въ каботажномъ плаваніи. Пришло изъ за границы 85,3% паровыхъ судовъ вмѣстимостію 2.192.499 ластовъ (94,6%) и только 14,7% парусныхъ тонажемъ 124.802 ласта. Отошло 85,3% тонажемъ 2 192 947 ластовъ (94,3%), а парусныхъ 14,7% тонажемъ 126.251 ластовъ или только 5,7% тонажа всѣхъ отошедшихъ судовъ. Въ каботажномъ плаваніи пришло 2242 судна или 67,8% парусныхъ вмѣстимостію 75.824 ласта или 45,3% всего тонажа, а паровыхъ 1076 или 32,2% тонажемъ 19.938 или 54,7%. Отошло парусныхъ 2253 судна или 67% тонажемъ 76.388 ластовъ или 44,7%, а паровыхъ 1076 судовъ или 33% тонажемъ 94.022 ластовъ или 55,3%.

3. Изъ за границы пришло съ товаромъ 38,4% всѣхъ судовъ, а съ балластомъ 61,6%. Отошло съ товаромъ 94,5% и только 5,5% судовъ заграничнаго плаванія не нашли въ Либавѣ обратныхъ грузовъ. Въ каботажномъ плаваніи съ товаромъ пришло 94%, а отошло только 51,3% всего числа судовъ. Съ балластомъ же пришло 6%, а отошло 48,7% всего числа судовъ; по тонажу съ товаромъ ушло 64%, а съ балластомъ 36% всѣхъ судовъ. Слѣдовательно въ Либавѣ, какъ и въ прочихъ балтійскихъ портахъ, перевозка балласта занимаетъ большую часть дѣятельности морскихъ судовъ.

4. Каботажное плаваніе и по числу судовъ (20,7%) и въ особенности по ихъ тонажу (6,6%) играетъ весьма ничтожную роль

въ торговлѣ Либавы, гдѣ заграничное плаваніе составляетъ по числу судовъ 79,3% прихода и отхода судовъ, а по тонажу 93% всего тонажа судовъ. Этотъ фактъ подтверждаетъ наше мнѣніе что развитіе каботажна въ Либавѣ обязано сооруженію порта, а не внѣшней торговлѣ, въ которой русскій флагъ, носимый финляндскими судами, принимаетъ болѣе жалкое участіе чѣмъ въ другихъ балтійскихъ портахъ.

5. Первое мѣсто во внѣшней торговлѣ Либавы принадлежитъ германскому флагу, на долю коего достается болѣе $\frac{1}{3}$ всѣхъ морскихъ перевозокъ (33,9% по числу судовъ, а 35,4% по ихъ тонажу); второе мѣсто по числу и тонажу судовъ принадлежитъ шведско-норвежскому (28,2% числа и 18,9% тонажу). Третье мѣсто принадлежитъ датскому флагу (13% по числу судовъ и 20,7% по тонажу); четвертое принадлежитъ англійскому флагу (13%) равняющемуся тонажемъ съ датскимъ и только пятое мѣсто, по числу и тонажу, принадлежитъ русскому флагу, на долю коего достается лишь 4,7% всѣхъ судовъ и 3,7% ихъ тонажа. Прискорбно, но дѣлать нечего. Странно было бы требовать русскаго національнаго мореходства тамъ, гдѣ все торговое и городское населеніе состоитъ изъ пришлыхъ нѣмцевъ и всякихъ инородцевъ.

15. Полангенъ.

Мѣстечко Полангенъ давно извѣстно географамъ какъ таможенный пунктъ, но движеніе здѣсь морскихъ судовъ дѣлается извѣстнымъ только съ 1891 года, когда по таможеннымъ отчетамъ начали показывать приходъ и отходъ судовъ заграничнаго и каботажнаго плаванія, чѣмъ официально констатируется существованіе Полангенскаго отпускнаго и привознаго порта. Внѣшняя торговля этого порта не велика, хотя производится съ Финляндіей, и съ Европой и выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ.

| | По торговлѣ съ Финляндіей | | По торговлѣ съ Европой | |
|------|---------------------------|---------|------------------------|---------|
| | Отпускъ | Привозъ | Отпускъ | Привозъ |
| 1883 | 732.965 | 297.733 | 132.965 | 297.733 |
| 1884 | 135.137 | 313.915 | 136.137 | 313.915 |
| 1885 | 40.015 | 119.094 | 90.015 | 119.094 |
| 1886 | 42.731 | 112.547 | 42.655 | 112.547 |
| 1887 | 38.731 | 94.211 | 38.731 | 95.211 |
| 1888 | 42.340 | 105.569 | 42.340 | 105.569 |
| 1889 | 31.923 | 139.843 | 31.923 | 139.843 |
| 1890 | 26.501 | 145.799 | 26.501 | 145.799 |
| 1891 | 31.703 | 77.449 | 31.703 | 77.449 |

Видимо что ви́шняя торговля Пола́нгена съ Европою и съ Финляндіей, по отпуску и по привозу, одинаково сокращается какъ и должно быть, ибо это мѣстечко лежитъ въ сторонѣ отъ желѣзнодорожной сѣти; естественный его портъ не имѣетъ никакихъ удобствъ и, потому какъ для судовъ, такъ и для торговли, выгоднѣе направляться на Либаву или Кенигсбергъ, куда перевозится наше сырье по весьма уважительному, для нѣмцевъ тарифу.

Движеніе морскихъ судовъ въ 1891 г. было слѣдующее:

| | Пришло | | Отошло | |
|---------------------------|--------|---------|--------|---------|
| | Судовъ | Ластовъ | Судовъ | Ластовъ |
| Всего. | 39 | 2.932 | 39 | 2.932 |
| Въ заграничномъ плаваніи. | 4 | 272 | 3 | 196 |
| Въ каботажномъ плаваніи. | 35 | 3.660 | 36 | 2.736 |

Въ заграничномъ плаваніи

| | | | | |
|-----------|---|-----|---|-----|
| Парусныхъ | 1 | 23 | 1 | 23 |
| Паровыхъ. | 3 | 249 | 2 | 173 |

Въ каботажномъ плаваніи

| | | | | |
|------------|----|-------|----|-------|
| Парусныхъ. | — | — | — | — |
| Паровыхъ | 35 | 2.660 | 36 | 2.736 |

Изъ этихъ цифръ за одинъ только годъ нельзя сдѣлать никакихъ выводовъ о прогрессѣ или регрессѣ движенія морскихъ судовъ въ м. Пола́нгенѣ, и они приведены только для полноты изслѣдованія.

16. Альтъ-Салисъ и Павловскій постъ.

Намъ остается упомянуть однихъ новооткрытыхъ портахъ Альтъ-Салисъ и Павловскомъ постѣ, свѣдѣнія о движеніи морскихъ судовъ въ которыхъ помѣщены въ таможенномъ отчетѣ за 1891 годъ. Какіе эти портовые города ведутъ обороты по ви́шней торговлѣ, въ таможенныхъ отчетахъ еще не напечатано, и потому говорить о торговлѣ новоявленныхъ портовъ не будемъ. Движеніе же морскихъ судовъ выражается нижеслѣдующими цифрами:

Въ Альтъ-Салисъ въ 1891 году движеніе судовъ было:

| | Пришло: | | Отошло: | |
|--------|---------|----------|---------|----------|
| | Судовъ. | Ластовъ. | Судовъ. | Ластовъ. |
| Всего: | 103 | 4616 | 103 | 4791 |

Въ заграничномъ плаваніи судовъ не было.

Въ каботажномъ плаваніи

| | Пришло | | Отошло | |
|----------------|----------|-------|--------|-------|
| Парусныхъ. | 72 | 3.159 | 74 | 3.334 |
| Съ товаромъ. | 29 | 1.128 | 68 | 3.130 |
| Съ балластомъ. | 43 | 2.031 | 6 | 204 |
| Паровыхъ. | 13 | 611 | 18 | 846 |
| Съ балластомъ. | не было. | | 3 | 611 |

Движеніе судовъ въ Павловскомъ посту:

| | Пришло | | Отошло | |
|--------|---------|----------|---------|----------|
| | Судовъ. | Ластовъ. | Судовъ. | Ластовъ. |
| Всего. | 193 | 5.266 | 193 | 5.209 |

Въ заграничномъ плаваніи судовъ не было.

Въ каботажномъ плаваніи:

| | | | | |
|---------------|-----|-------|----|-------|
| Парусныхъ | | | | |
| Съ товаромъ | 150 | 209 | 80 | 2.279 |
| Съ балластомъ | 69 | 2.132 | 4 | 54 |
| Паровыхъ | | | | |
| Съ товаромъ | 43 | 1.369 | 77 | 2.219 |
| Съ балластомъ | 66 | 1.556 | 32 | 657 |

Очень, конечно, отрадно видѣть, что таможенное вѣдомство заботится объ открытіи на берегахъ Балтійскаго моря новыхъ портовъ для каботажнаго плаванія, ибо увеличеніе числа портовъ, т. е. разрѣшеніе прихода и отхода судовъ даже къ незначительнымъ приморскимъ поселкамъ, весьма много можетъ содѣйствовать усиленію сношеній между прибрежнымъ населеніемъ и во всякомъ случаѣ весьма благопріятно для прогресса мѣстнаго мореходства и морскихъ промысловъ. Но, съ другой стороны, очень жаль, что таможенное вѣдомство не держится той же здоровой политики относительно побережій Бѣлаго моря, гдѣ на всемъ протяженіи, отъ Кемпи вдоль Мурманскаго берега, нѣтъ ни одного таможеннаго поста, удостоеннаго помѣщенія въ списокъ портовыхъ городовъ, куда допускается приходъ и отходъ съ запискою грузоваго движенія по таможеннымъ отчетамъ.

ГЛАВА III.

О современномъ положеніи мореходства на Черномъ и Азовскомъ моряхъ.

Азовское море составляетъ заливъ Чернаго моря и потому, при изученіи торговли и мореходства на югъ Россіи, нѣтъ никакой надобности раздѣлять эти моря другъ отъ друга, а слѣдуетъ разсматривать ихъ совокупно и одновременно. Наши національныя, государственныя, политическія и торгово-экономическія задачи въ бассейнѣ Чернаго моря весьма многосложны и разнообразны и, устраненіе неважныхъ подробностей, при ихъ изученіи, можетъ только содѣйствовать лучшему уясненію сущности дѣла, а потому для ясности будемъ принимать вообще оба моря за одно и то же, выдѣляя Азовское лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда такая спеціализація необходима для ясности.

Всѣ берега Азовскаго моря протяженіемъ 1.370 верстъ и берегъ Чернаго моря на длину 1.889 верстъ принадлежатъ Россіи. Остальная часть побережья Чернаго моря принадлежитъ Турціи и, стало быть, эти двѣ державы владѣютъ всѣмъ Чернымъ моремъ и оно должно бы быть закрытымъ моремъ, куда не должны бы допускаться военные корабли другихъ державъ. Но, въ силу географическихъ и историческихъ причинъ, входомъ въ Черное море изъ Средиземнаго, черезъ проливы Босфоръ и Дарданелы, владѣетъ Турція, которая, хотя и обязана парижскимъ трактатомъ не пропускать военныхъ судовъ другихъ державъ черезъ эти проливы, но, ослабленная войнами съ Россіей, связанная и интригами Англіи и тройственного союза, — Турція не въ силахъ оказать реального сопротивленія враждебнымъ Россіи западно-европейскимъ державамъ и, потому побережья Чернаго моря и наши торговые города, здѣсь существующіе, мы никогда не можемъ считать безопасными отъ нападенія, не только турецкаго, но и англійскаго флота, который всегда можетъ проникнуть въ Черное море, какъ это и было во время Крымской войны и едва не случилось въ послѣднюю турецкую войну, когда англійская эскадра, сосредоточившись у занятаго англичанами полуострова Галлиполи, выслала свои суда въ Босфоръ для защиты султана, во время нашего движенія къ Константинополю. Теперь на Черномъ морѣ прибавилось у насъ еще два новыхъ, хотя и не силь

ныхъ врага: Австро-Венгрія и Болгарія, которые завели военные суда и даже броненосцы на Дунай, откуда устроены международный проходъ въ Черное море, улучшеніемъ судоходства въ устьѣ Сулимскаго рукава Дуная, этой великой Славянской рѣки! Конечно, трудно предвидѣть морскія сраженія на Черномъ морѣ съ этими двумя морскими державами, но пиратскими и каперскими подвигами, въ родѣ бомбардированія беззащитныхъ приморскихъ поселеній и истребленія коммерческихъ судовъ, они заниматься могутъ. — Впрочемъ, ничего иного не могъ дѣлать на Черномъ морѣ и соединенный Англо-Франко-Итальянско-Турецкій флотъ въ Крымскую войну и турецкій флотъ въ войну 1877—1878 годовъ. Воспоминаніе объ этомъ, однако, весьма поучительно: непосредственный опытъ показываетъ, какъ уже два раза все, что было сдѣлано Россіей для развитія приморскихъ городовъ и поселеній на берегахъ Чернаго моря, было истреблено союзниками и Турками; а все, что послѣ того вновь будетъ сдѣлано для возобновленія истребленнаго, неизбежно вновь истребится въ третій разъ, при первой европейской войнѣ!

Отсюда видно, что прочное и *правильное развитіе русскаго мореходства и торговли на берегахъ Чернаго моря* и даже самое существованіе нашихъ приморскихъ городовъ и поселеній, *возможно только при условіи абсолютнаго закрытія проливовъ для военныхъ судовъ западныхъ державъ*, что можетъ быть достигнуто только *при непосредственномъ участіи Россіи въ защитѣ проливовъ*. Вопросъ этотъ, въ которомъ болѣе всего заинтересованы прибрежныя державы: Россія и Турція, давно можно бы разрѣшить, ко взаимной выгодѣ, миролюбивымъ соглашеніемъ заинтересованныхъ въ томъ сосѣдямъ, если бы не вмѣшательство европейской дипломатіи, которая въ 1878 году, на Берлинскомъ конгрессѣ, вторично не допустила его разрѣшенія, какъ и въ первый разъ, въ 1828 году, и такимъ образомъ вся наша морская граница отъ Батума до устьевъ Дуная, протяженіемъ болѣе 3.000 верстъ (считая и Азовское море), остается беззащитною, предоставленною полному раззоренію непріятеля при каждой внѣшней войнѣ. Это убиваетъ въ зародышѣ всѣ наши начинанія по благоустройству береговъ, по созданію приморскихъ городовъ и поселеній и по развитію національнаго мореходства и торговли на Черномъ морѣ, окруженномъ губерніями съ господствующимъ русскимъ населеніемъ. Тѣмъ не менѣе подобное положеніе, несовмѣстимое съ достоинствомъ Россіи, европейская дипломатія старается продлить всѣми мѣрами, умышленно смѣшивая вопросъ о владѣніи проливами съ

вопросомъ объ обладаніи Константинополемъ и Балканскимъ полуостровомъ. А между тѣмъ кажется, Россія доказала ясно, что не желаетъ владѣть Константинополемъ. Уже два раза (въ 1828 и 1877 гг.), имѣя полное право и возможность занять столицу Турціи, Россія великодушно отказалась отъ этой чести ради сохраненія существованія Турціи. Съ другой стороны недавняя война за освобожденіе Славянъ еще очевиднѣе доказала, что Россія вовсе не желаетъ присоединять Балканскаго полуострова или части онаго къ своимъ владѣніямъ, вполне довольствуясь съ этой стороны тою границею, которую приобрѣла въ 1812 году по Бухарестскому миру. Кажется достаточно этихъ фактовъ для доказательства того, что Россія не желаетъ ни упраздненія Турціи, ни захвата ея наслѣдства, а потому великодушная Россія имѣетъ право требовать, чтобы ей предоставлена была возможность охранять входы черезъ проливы. И если, владѣя Гибралтаромъ, Англія не причиняетъ ущерба чести и самостоятельности Испаніи, а владѣя Суэскимъ каналомъ и занимая Египетъ, ограждаетъ лишь интересы Турціи, то не пора ли Англіи, стоящей во главѣ всѣхъ враждебныхъ стремленій западной дипломатіи, остановить историческое развитіе нашего отечества, — притти, наконецъ, къ убѣжденію, что надо покончить съ рѣшеніемъ вопроса о проливахъ, рѣшеніемъ, отвѣчающимъ достоинству Россіи. Въ настоящее время это тѣмъ болѣе отвѣчаетъ англійскимъ интересамъ, что *для Англіи нечего караулить Босфора*, такъ какъ его прежнее значеніе, для обороны Индіи, совершенно измѣнилось съ прорытіемъ Суэзскаго канала и съ занятіемъ Памира русскими войсками. Россія не желаетъ и не имѣетъ нужды въ Индіи, и она не пойдетъ туда иначе, какъ вслѣдствіе интригъ англійской дипломатіи въ Европѣ, если эти интриги вызовутъ общеевропейскую войну и неизбежность военныхъ дѣйствій Россіи противу Англіи. Мы всегда были и будемъ сильнѣе Англіи на сушѣ и намъ гораздо ближе и удобнѣе дойти до Индіи сухимъ путемъ, чѣмъ отправлять десантъ въ Индію черезъ проливы и по Средиземному морю, выходъ въ которое изъ Чернаго моря такъ старательно оберегаетъ Англія. Выходъ этотъ намъ вовсе не нуженъ для того, чтобы поколебать англійское господство въ Индіи, а нуженъ лишь для того, чтобы развить собственное морское могущество и торговлю на принадлежащемъ намъ Черномъ морѣ. Но если англичане, судя по себѣ, не могутъ допустить мысли о мирныхъ задачахъ Россіи на Средиземномъ морѣ и боятся появленія здѣсь военнаго флота, то и въ такомъ случаѣ,

какъ показывается опытъ, они не могутъ задержать его появленія, закрывая для насъ Босфоръ: при союзѣ съ Франціей, основанномъ на полной солидарности политическихъ и торговыхъ интересовъ и потому прочномъ и долговѣчномъ, наша вновь сформированная эскадра Средиземнаго моря можетъ тамъ плавать и дѣйствовать какъ у себя дома, пользуясь всеми французскими портами и арсеналами на европейскомъ и африканскомъ берегахъ.

Русскіе начали свое водвореніе на берегахъ Чернаго моря съ 1637 года, когда донскіе казаки, поддержанные Запорожцами, взяли у турокъ крѣпость Азовъ и, хотя геройски отражали нападенія турокъ, пришедшихъ на выручку крѣпости, но будучи не въ состояніи удержать ее за собою, обратились въ 1642 году къ парю Михаилу Ѳеодоровичу за помощью. Не желая начинать войны съ турками, Михаилъ Ѳеодоровичъ приказалъ казакамъ очистить Азовъ, что они и сдѣлали въ 1643 г. Петръ Великій неуспѣшно осаждалъ Азовъ въ 1695 году, но въ слѣдующемъ году 1696 овладѣлъ имъ при помощи построеннаго имъ азовскаго флота. На этомъ гениальный труженикъ не остановился, но вслѣдъ за взятіемъ Азова приступилъ къ устройству порта въ Таганрогъ и учредилъ корабельные верфи въ Тавровѣ, Ново-Павловскѣ и при р. Икорцѣ. Неудача Прутскаго похода приостановила дальнѣйшее развитіе русскаго мореходства на Черномъ морѣ, такъ какъ Петръ Великій въ 1711 году вынужденъ былъ возвратить Турціи все свои недавнія завоеванія, въ томъ числѣ и Азовъ. Азовъ взять былъ въ третій разъ обратно у турокъ войсками Миниха въ 1736 году и, съ тѣхъ поръ, остался навсегда за Россіей. Окончательное водвореніе Россіи на Черномъ морѣ совершилось при Екатеринѣ II. Послѣ первой войны съ турціей 1768—1774 по Кучукъ-Кайнарджійскому миру Россія получила окончательно Азовъ, Керчь и Киибуринъ. Въ 1783 году произошло присоединеніе къ Россіи Крымскаго полуострова. Во время войны 1787 года Суворовъ взялъ крѣпость Ивмаплъ. Въ 1791 г., по Ясскому миру Россія приобрѣла пространство между Бугомъ и Днѣстромъ, а въ 1812 году по Бухарестскому миру Россія получила Бессарабскую область и существующую нынѣ границу по рр. Пруту и Дунаю, чѣмъ и завершилось завоеваніе Сѣвернаго берега Чернаго моря.

Завоеваніе восточнаго берега началось по представленію бывшаго главноначальствующаго въ Грузіи, князя Циціанова, въ 1804 году, высадкою Бѣлевскаго пѣхотнаго полка въ устьяхъ р. Хопи, гдѣ былъ построенъ редутъ, переименованный потомъ въ г. Редутъ-кале, въ 15 верстяхъ къ сѣверу отъ г. Потн. Г. Сухумъ

занятъ былъ въ 1810 году, а Поті и весь восточный берегъ къ сѣверу отъ крѣп. Поті и до крѣпости Анапы уступленъ былъ Турціей по Адрианопольскому миру, въ 1829 году. Завоеваніе восточнаго берега завершено въ 1878 году присоединеніемъ къ Россіи по Берлинскому трактату Батума съ его прекрасною бухтою. Такимъ образомъ на завоеваніе береговъ Чернаго моря, Россіи понадобилось цѣлое столѣтіе отъ Кучукъ-Кайнарджійскаго мира 1774 до Берлинскаго трактата 1878 года.

Черное море окружено съ Сѣвера самыми богатыми черноземными губерніями Россіи, съ населеніемъ свыше 20 милліоновъ душъ, занятымъ преимущественно земледѣліемъ и скотоводствомъ, такъ какъ разнообразная горнозаводская и фабричная промышленность здѣсь только начинается. Послѣ Крымской войны, когда началась постройка желѣзныхъ дорогъ, Черное море было поставлено на первую очередь, такъ какъ великіе подвиги Севастопольскихъ героев не спасли защищаемый ими городъ, за неимѣніемъ путей сообщенія и за невозможностью, вслѣдствіе того, подвозить боевые снаряды и снабженія. Никакіе софизмы доктринеровъ и гешефтмахеровъ не могли закрыть этого факта и первая концессія, выданная иностранному французскому обществу, именно „*Главному Обществу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ*“, дана была съ обязательствомъ выстроить желѣзную дорогу отъ Москвы до Θεодосіи. Такимъ образомъ въ началѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ *ясно было сознаніе что Москва*, а не Бердичевъ, или Грязи, Шпола, Рязань и пр., *должна быть* исходнымъ пунктомъ *началомъ*, откуда должны направляться *желѣзнодорожныя линіи*, черезъ внутреннія губерніи, къ *отдаленнымъ окраинамъ Россіи*. Это правдивое основаніе было потомъ оставлено какъ не отвѣчающее „*послѣднему слову науки*“, будто бы требующему децентрализации государственнаго могущества Россіи, а не твердой національной идеи, прочно установленной на историческихъ началахъ, отвѣчающихъ интересамъ русскаго народа. Нѣтъ у насъ теперь одного центра желѣзно-дорожной сѣти, сознательно избраннаго въ интересахъ развитія силы и могущества государства, но за то создано много центровъ и почти всѣ они лежатъ внѣ территоріи заселенной кореннымъ русскимъ населеніемъ, которое тысячу лѣтъ созидало свою кровью и потомъ величіе Русскаго государства, ужъ конечно не для торжества и господства еврейства и другихъ инородческихъ элементовъ.

Во всякомъ случаѣ Черному морю посчастливилось въ концессионную эпоху и къ берегамъ его изъ внутренности Россіи

проведено шесть желѣзнодорожныхъ линій, изъ которыхъ двѣ главныя: Воронежско-Ростовская и Курско-Харьково-Азовская построены прославившимся своими концессионерными шалостями, С. С. Поляковымъ. Остальныя линіи построены болѣе мелкими концессионерными знаменитостями, и одна изъ Одессы въ Кіевъ сооружалась Русскимъ обществомъ пароходства и торговли. Седьмая дорога идетъ отъ Ростова къ Новороссійску, въ обходъ Азовскаго моря и служить продолженіемъ Воронежско-Ростовской. Дальнѣйшее продолженіе этой линіи идетъ въ видѣ шоссе до Сухума по незаселенному восточному берегу и великое политико-экономическое значеніе этого шоссе составляетъ загадку для нашего времени, которая однако не замедлитъ получить рѣшеніе въ будущемъ!

Кромѣ этой дороги будущаго, восточный берегъ Чернаго моря съ прилежащими къ нему Кавказскими и Закавказскими губерніями, культивирующими произведенія южнаго климата и обладающими замѣчательными минеральными богатствами, прорѣзанъ уже двумя настоящими желѣзнодорожными линіями: по сѣверному и южному склонамъ Кавказскаго хребта, соединяющими Каспійское море съ Чернымъ. Этими дорогами открытъ не только сбытъ къ Черному морю всѣхъ мѣстныхъ произведеній Сѣвернаго Кавказа и Закавказья, но и сбытъ произведеній Средней Азии, Персіи и лежащей за нею Индіи, — въ Европу.

Впрочемъ до сихъ поръ сооруженіе путей изъ внутренности Россіи къ Персіи и лежащей за нею Индіи составляло предметъ патріотическихъ благопожеланій и публицистическихъ этюдовъ, но въ наше время концессионерная магія, повидимому усвоила себѣ важность захвата этихъ путей въ еврейскія руки и въ лицѣ гг. Ротшильда и Полякова происходитъ уже закулисная, но усиленно-энергическая работа для продолженія нашей сѣти до границъ Персіи и сооруженія дорогъ въ Персіи на встрѣчу нашимъ и на соединеніе ихъ съ „*незамерзающимъ портомъ Батума*“ для устраненія индо-персидской торговли отъ Москвы и для направленія ея въ западную Европу, разумѣется подъ флагомъ заботы объ увеличеніи могущества Россіи! Не касаясь здѣсь ни національнаго, ни государственнаго значенія ожидаемыхъ захватовъ, обратимъ вниманіе лишь на то, что ходомъ исторической жизни два наши моря: Черное и Каспійское, въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, видимо будутъ опять введены въ составъ великаго международнаго пути изъ Европы на дальній Востокъ и весь вопросъ состоитъ лишь въ томъ кто извлечетъ наибольшую выгоду изъ этого пути: Россія, Англія или Alliance Israélite Universelle?

Во всякомъ случаѣ изъ вышеизложеннаго ясно, что въ будущемъ для развитія мореходства на Черномъ морѣ, недостатка въ постепенномъ увеличеніи грузовъ быть не можетъ хотя въ настоящемъ это увеличеніе происходитъ еще весьма слабо, особенно на самой богатой части побережья, именно на восточномъ берегу Чернаго моря, который, послѣ окончательнаго выселенія горцевъ въ 1864 году, предоставленъ исключительно русской колонизаціи, но заселенъ большею частію инородцами ¹⁾.

Кромѣ колоссальныхъ суммъ на постройку, перечисленныхъ девяти желѣзнодорожныхъ линій, идущихъ къ берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, для развитія торговли и въ особенности мореходства на Черномъ морѣ, тотчасъ по окончаніи Крымской войны, правительство не остановилось передъ жертвами для непосредственнаго созданія мореходства, посредствомъ организаціи *мошественнаго акціонернаго Русскаго Общества пароходства и торговли*. Задача предоставленная на разрѣшеніе этого общества была очень широкая и патріотическая. Оскорбительный для національнаго самолюбія Парижскій трактатъ лишилъ Россію права возстановить немедленно свой славный Черноморскій флотъ, потопленный нашими моряками, для загражденія входа въ Севастопольскую бухту, при геройской защитѣ Севастополя. Невозможность возстановить военный флотъ заставила обратить особое вниманіе на постепенное созиданіе пароваго торговаго флота, съ необходимыми учрежденіями для его ремонта и постройки. При измѣнившихся политическихъ условіяхъ, торговый паровой флотъ могъ дать много судовъ, капитановъ и матросовъ для возобновленія военнаго флота и подготовить мастерскія и верфи для сооруженія военныхъ судовъ. Вотъ эта-то патріотическая задача и возложена была на Русское общество пароходства и торговли, получившее грандіозныя льготы при своемъ учрежденіи и еще большія субсидіи во время своего существованія. Главною цѣлью Общества было поставлено развитіе торговли на берегахъ Чернаго моря и мореходства на югъ Россіи, какъ заграничнаго, такъ и каботажнаго, при чемъ однако поставлено было задачею, чтобы новое общество имѣло пароходы такой конструкціи, чтобы во всякое

¹⁾ Какъ-то скорбно для русскаго, знающаго исторію покоренія Восточнаго берега, читать въ газетахъ (Кавказъ № 348 за 1893 г.) что при его заселеніи увѣковѣчены не имена героевъ, очистившихъ эту землю отъ враговъ Россіи, — а водворены не слыханные сдѣсь армянскія слова: Мцари или нѣмецкія: Линдау, Гнаденбергъ, Нейдорфъ и пр., какъ будто-бы вся эта колонизація совершается гдѣ-то около Камеруна, на африканскихъ берегахъ!!!

время можно было обратить ихъ въ суда военнаго флота. До сихъ поръ Русское Общество обошлось государственному казначейству болѣе 100 милліоновъ рублей, а что оно стоитъ Россіи и русской торговлѣ, — это трудно и сосчитать! За перевозку груза напри- мѣръ изъ Потіи въ Одессу при высокой номинальной платѣ за 1040 верстъ Общество брало 40 коп. съ пуда или по $\frac{1}{25}$ коп. т. е. столько же сколько стоитъ дорогая перевозка по желѣзной дорогѣ ¹⁾. Фактъ этотъ показываетъ что Р. О. П. и Т. вовсе не заботилось о развитіи русской торговли и безцеремонно экспло- атировало таковую, пользуясь своимъ монопольнымъ положеніемъ и казенною субсидіею, которая давала возможность, для уничто- женія другихъ обществъ и пароходовладѣльцевъ, понижать про- извольно фрахты до минимума. Такою политикою Русское Обще- ство довело до ликвидаціи нѣсколько возникавшихъ обществъ па- роходства на Черномъ морѣ, отнимало и отнимаетъ всѣ перевозки у каботажныхъ судовъ и совѣмъ убило-бы мореходство на Чер- номъ морѣ, если бы къ берегамъ его не было проведено девяти желѣзнодорожныхъ линій, доставлявшихъ такое громадное количе- ство грузовъ, что Русское Общество пароходства, занятое въ то время постройкою Одесской желѣзной дороги, не въ состояніи было справиться съ перевозкою этихъ грузовъ, подымало высоко фрах- ты и обходилось съ грузоотравителями, какъ съ побѣжденными. Эти злоупотребленія со стороны общества послужили къ тому, что каботажныя, парусныя суда и мелкіе частныя пароходы, до- рожившіе грузами, — не только могли существовать, но получали большія прибыли, почему число конкурирующихъ съ Русскимъ Обществомъ судовъ быстро возрастало и задуть ихъ всѣ сво- ею конкуренціею Общество уже не могло, благодаря ихъ про- грессировавшей многочисленности.

Такимъ образомъ *развитіе мореходства на Черномъ морѣ*, ос- новная задача Русскаго Общества *достигнута* вовсе не его дѣ- ятельностью, а *вопреки его дѣятельности, помимо получаемыхъ Об- ществомъ много милліонныхъ казенныхъ субсидій*. Точно также и развитіе торговли совершилось при ожесточенномъ раззорѣніи ея Обществомъ взимавшимъ непомерные фрахты и безнаказано пор- тившимъ и уничтожавшимъ получаемые ею для перевозки товары, что должно было-бы совѣмъ остановить торговое движеніе, если бы

¹⁾ Извѣст. Имп. Общ. для Сод. Рус. торг. мор. выпускъ XVII Москва 1884. О сравнительномъ значеніи Чернаго и Каспійскаго морей. Докладъ Н. Шаврова стр. 24

это не вызвало появленіе отдѣльныхъ судохозяевъ и пароходовладѣльцевъ, понижавшихъ значительно фрахты и дорожившихъ исправною перевозкою товаровъ.

Во время послѣдней войны оказалось, что и другая часть задачи Общества, именно: подготовка судовъ для военнаго флота, имѣе неисполнена и даже никогда не была предметомъ его заботъ. Ни одного хорошаго парохода, годнаго для превращенія въ крейсера, не оказалось у Общества, и если „Веста“, „Голубчикъ“ и другія не пригодны для Общества суда и поступили въ распоряженіе военнаго вѣдомства за весьма высокую ежедневную плату Обществу, то они могли плавать, и даже вступать въ бой съ турецкими военными судами, не въ силу своихъ боевыхъ качествъ, а въ силу невѣроятной храбрости и рѣшимости нашихъ черноморскихъ моряковъ. Между тѣмъ существованіе Добровольнаго флота показываетъ, что можно имѣть коммерческія суда легко обрабатываемыя въ хорошихъ военныхъ крейсеровъ, но для этого конечно, пришлось бы Русскому Обществу усилить свои заграничныя линіи, гдѣ оно встрѣчаетъ сильную конкуренцію и имѣетъ мало выгодъ и сократить каботажные рейсы по берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, гдѣ Общество, пользуясь влѣдствіемъ казенныхъ субсидій монопольнымъ положеніемъ, беззастѣнчиво эксплуатировало русскую торговлю, собирая съ нея десятки милліоновъ лишнихъ денегъ, для обогащенія своихъ акціонеровъ. Эта послѣдняя цѣль, какъ извѣстно, вполне достигнута, ибо положеніе Русскаго Общества, не смотря на существующую нынѣ весьма серьезную конкуренцію, блистательно.

Заслугою Обществу ставятъ учрежденіе имѣ верфи и броненоснаго судостроенія въ Севастополѣ, гдѣ съ успѣхомъ выстроены прекрасныя русскіе броненосныя корабли, но это вопросъ совершенно отдѣльный. Заботы правительства о броненосномъ судостроеніи совершенно не имѣютъ отношенія къ развитію коммерческаго мореходства и торговли на Черномъ морѣ и для успѣха броненоснаго судостроенія вовсе нѣтъ надобности предоставлять предпринимателямъ эксплуатацію русской торговли и мореходства, какъ это и доказываетъ фактъ, не менѣе успѣшной постройки броненосцевъ въ Николаевѣ и Петербургѣ распоряженіемъ казны и на частномъ балтійскомъ заводѣ.

Одновременно съ субсидируемымъ Русскимъ Обществомъ пароходства и торговли существуетъ другое субсидируемое Общество „Черноморско Дунайскаго пароходства“ имѣющее ту же задачу, что и Русское Общество но не на всемъ Черномъ морѣ, а только въ

сѣверо западномъ его углу и по р. Дунаю. Общество это имѣетъ политическую задачу: установить торговыя сношенія съ освобожденными Россіей придунайскими славянами, и пока выгодъ не имѣетъ, вслѣдствіи сильной конкуренціи Австрійскаго Ллойда, турецкихъ, румынскихъ и другихъ пароходныхъ обществъ, интригующихъ всѣми мѣрами противу появленія русскаго флага на великой славянской рѣкѣ. Какъ мелки и гадки эти интриги, примѣромъ служить случай съ румынскимъ военнымъ пароходомъ „Смерданомъ“ вызвавшій дипломатическую переписку.

Отрадно однако то, что несмотря на могущество Русскаго Общества пароходства и торговли и на крупныя субсидіи, получаемыя имъ изъ государственнаго казначейства, частное пароходство развивается на Черномъ морѣ, благодаря чрезмѣрному притоку грузовъ въ прибрежныя порты, составляющіе оконечности примыкающихъ къ берегамъ Чернаго моря желѣзнодорожныхъ линій. Но бѣда въ томъ, что въ силу существующаго порядка вещей, несмотря на русскій флагъ, конкурирующее съ Русскимъ Обществомъ пароходство весьма сомнительной національности и большею частію представляетъ иностранный каботажъ, прикрывающій свою незаконную эксплуатацію внутренней нашей торговли именами русскихъ подданныхъ, считающихся его учредителями, хозяевами и акціонерами. Такъ имя г. Бродскаго закрываетъ пароходство англичанина Твиди; имя Коваленко—Вебстера; братья Анатра—греческая компанія и агенты итальянскаго общества „Florio“¹⁾.

Патріотическая дѣятельность Русскаго Общества пароходства и торговли по возвышенію фрахта и порчи перевозимыхъ грузовъ, вызвала впрочемъ къ жизни серьезное пароходное предпріятіе, именно: приобрѣтеніе собственныхъ пароходовъ Россійскимъ Обществомъ страхованія и транспортированія кладей, которое печальнымъ опытомъ убѣдилось, что оно не можетъ правильно и дешево перевозить поручаемые ему товары при помощи Русскаго Общества пароходства и торговли, а должно для этого избавиться отъ его услугъ, приобрѣтеніемъ собственныхъ пароходовъ.

Послѣ устройства порта въ Маріуполѣ, получилась возможность дешево и удобно доставлять и грузить донецкій каменный уголь пря-

¹⁾ Русскій торговый флотъ и срочное пароходство на Черномъ морѣ К. Скаль-жовскаго. Спб., 1887, стр. 133. Изв. Импер. Общ. сод. русск. торг. морех. Выпускъ XXXIII. Москва. 1889. Докладъ г. Бостельмана. Стр. 83.

мо на суда. для отправленія угля въ Одессу и во всѣ другіе порты Чернаго моря. Съ этою цѣлю составилось пароходное предпріятіе весьма полезное для развитія каменноугольной промышленности и для развитія пароходства на Черномъ морѣ, но мнѣ неизвѣстно кто его дѣйствительные хозяева: иностранцы или русскіе. Желательно, чтобы были послѣдніе, такъ какъ каменный уголь составляетъ одинъ изъ главныхъ грузовъ, способныхъ развитъ нашъ каботажъ. Перевозка этого угля можетъ много облегчиться съ перестройкою Перекопскаго канала, который устраняя кружной, опасный зимою путь вокругъ Крымскаго полуострова и сокращая на много дней и сотенъ верстъ путь угля изъ Мариуполя въ Одессу, Николаевъ, Херсонъ и дунайскіе порты, удешевить вездѣ каменный уголь, что будетъ благодѣяніемъ не только для мореходства, но и для всѣхъ обитателей приморскихъ городовъ, удешевляя для нихъ топливо и даже сдѣлаетъ возможнымъ появленіе заводской промышленности въ Херсонской и Таврической губерніяхъ, гдѣ всякая мысль объ этомъ нынѣ за недостаткомъ топлива составляетъ лишь „мечтаніе пустое“

Во всякомъ случаѣ появленіе, существованіе и развитіе многихъ небольшихъ пароходныхъ предпріятій и частныхъ пароходовъ для каждаго безпристрастнаго человѣка служитъ указаніемъ, что на Черномъ морѣ уже нѣтъ надобности платить помилую плату за пароходные и каботажные рейсы и эту субсидію слѣдуетъ оставить лишь для заграничныхъ линій и для рейсовъ въ порты Индокитая и Тихаго океана, требующіе особаго вниманія и покровительства, какъ первое начало активной внѣшней торговли, хотя эта внѣшняя торговля и производится съ собственными владѣніями Россіи.

Такимъ образомъ концессіонерная эпоха, разстроившая наши финансы, извлекавшая изъ народнаго труда и производства тысячи милліоновъ рублей въ пользу еврейско-нѣмецкихъ биржъ, банкировъ и коммисіонеровъ, въ концѣ концовъ отразилась весьма благопріятно на развитіи мореходства и торговли на Черномъ морѣ, о чемъ разумѣется меньше всего заботились гг. концессіонеры и ихъ пособники. Всѣ эти дѣятели проэктировали академическія желѣзнодорожныя линіи „къ морю“ для „развитія земледѣлія и для эксплуатаціи еще нетронутыхъ нашихъ естественныхъ богатствъ“ посредствомъ „привлеченія иностранныхъ капиталовъ“ и въ интересахъ личнаго обогащенія имѣли цѣлю только получить концессію и извлечь наибольшую выгоду изъ постройки линіи и ея эксплуатаціи. Но *chaque mal a son bon côté*, гово-

рядъ французы, и необычайно быстрое развитіе торговли и мореходства на Черномъ морѣ, о чемъ вовсе не думали концессионеры, оказывается именно этою хорошею стороною концессионерныхъ вакханалій, хотя конечно было бы лучше обойтись безъ нихъ.

Но самый плодотворный вкладъ въ развитіе національнаго русскаго торговаго флота сдѣлала Москва и Императорское (Московское) Общество содѣйствія русскому торговому мореходству, учрежденіемъ „Добровольнаго флота“. Высокій порывъ патріотизма, охватившій Москву во время оскорбительныхъ выходокъ лорда Биконсфильда, на Берлинскомъ конгрессѣ, и возникшихъ недоразумѣній съ Англіей въ Средней Азіи, положило начало великому дѣлу, именно: пріобрѣтенію большихъ океанскихъ пароходовъ, пригодныхъ для обращенія въ крейсеры, на случай войны съ Англіей. Успѣхи наши въ Средней Азіи, закрѣпленные постройкою закаспійской желѣзной дороги, положили предѣлъ нахальнымъ претензіямъ Англіи, сдѣлавъ для нея невозможными успѣшныя военныя дѣйствія со стороны Афганистана и потому намъ не трудно было сговориться съ англичанами и избѣжать невыгодной для нихъ войны, а крейсера, изготовленные на этотъ случай, не могли оставаться безъ дѣла и гнить въ портахъ. Имъ нужно было дать полезное употребленіе и оно было найдено учрежденіемъ пароходныхъ, океанскихъ рейсовъ въ Владивостокъ, обходя Индію, Индокитай и Китай. Эта блистательная мысль положила прочное начало не только океанскому русскому плаванію, но и активной внѣшней торговлѣ, о которой мы еще будемъ говорить, разсматривая торговлю Одессы.

Быстро прогрессировавшее количество грузовъ, доставляемыхъ желѣзными дорогами на берегъ моря, выяснило все зло для нашей торговли и мореходства отъ неимѣнія удобныхъ портовъ на Черномъ морѣ. Потери на фрахтахъ, вслѣдствіе высокихъ страховыхъ премій и непомѣрные накладные расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ, въ неудобныхъ и неблагоприятныхъ нашихъ портахъ вызывали всеобщія справедливыя жалобы, и онѣ не остались безплодными. Послѣ крымской войны ни на одномъ изъ нашихъ морей не было произведено столько портовыхъ сооруженій, какъ на Черномъ морѣ. Великолѣпный и обширный портъ, дополненный нынѣ особымъ нефтянымъ портомъ, устроенъ въ Одессѣ. Удобный портъ выстроенъ въ Николаевѣ и къ нему открытъ удобный проходъ черезъ Днѣпровскій и Бугскій лиманы. Въ Евпаторіи начата постройка порта частною компаніею, получив-

шею концессію на соединеніе этого города съ Лозово-Севастопольскою дорогою. Феодосія, послѣ долгихъ колебаній, получила, наконецъ, желѣзную дорогу и портъ при окончанности послѣдней, при посредствѣ коихъ она можетъ возстановить торговое величіе древней Кафы. Выстроены портъ въ Мариуполѣ, осмыслившій азовскую линію, а черезъ мелководный Керченскій проливъ разчищенъ глубокій форватеръ, открывающій для океанскихъ глубокозаходящихъ судовъ доступъ къ портамъ Азовскаго моря, а углубленія и устройства этихъ послѣднихъ, является теперь, неизбѣжнымъ послѣдующимъ шагомъ. На восточномъ берегу Чернаго моря выстроено три порта: въ Новороссійскѣ, Потіи и Батумѣ, изъ коихъ только одинъ потійскій портъ, въ силу несчастливаго стеченія обстоятельствъ не удовлетворяетъ своему назначенію и требуетъ радикальныхъ исправленій, которыя и имѣются въ виду.

Законченными и начатами уже улучшеніями нашихъ портовъ, конечно, далеко не исчерпывается еще благоустройство береговъ Чернаго моря, соотвѣтственно потребностямъ торговли и мореходства, какъ это будетъ изложено въ II и III книгахъ настоящаго изслѣдованія, но тѣмъ не менѣе и того что есть налицо, достаточно чтобы видѣть могущественное значеніе благоустроенныхъ портовъ для прогресса торговоэкономической жизни приморскихъ провинцій Россіи. Во избѣжаніе повтореній сказаннаго въ II главѣ мы припомнимъ только тотъ конечный фактъ что, послѣ Крымской войны, именно въ 1858 году отпускъ черезъ Черное море выражался суммою 49.622.000 рублей и въ 1891 году онъ составлялъ 264.730.000 рублей т. е. увеличился болѣе чѣмъ въ 5 разъ. Привозъ составлялъ въ 1858 году 12.421.000 рублей и въ 1891 году 60.616.000 рублей т. е. тоже увеличился въ 5 разъ или на 500%.

Правда послѣ Крымской войны протяженіе нашихъ береговъ на Черномъ море какъ бы удвоилось съ окончательнымъ умиротвореніемъ Кавказа и присоединеніемъ Батумской области, но и здѣсь главную причину увеличенія внѣшней торговли составляютъ постройка трехъ портовъ и проложеніе къ нимъ желѣзнодорожныхъ линій черезъ весь Кавказскій перешеекъ отъ Каспійскаго до Чернаго моря. Это будетъ очевидно изъ нижеслѣдующихъ цифръ отпуска и привоза трехъ построенныхъ портовъ, обороты коихъ по внѣшней торговлѣ въ 1891 году были въ рублѣхъ.

| | Отпускъ. | Привозъ. | Итого. |
|---------------------|------------|-----------|------------|
| Новороссійска. | 21.625.310 | 201.163 | 21.826.473 |
| Поти. | 3.929.661 | 6.764 | 3.936.425 |
| Батумъ | 29.804.788 | 9.269.847 | 39.074.635 |
| три порта доставили | 55.359.759 | 9.477.774 | 64.837.533 |

О подобномъ отпускѣ за границу съ восточнаго берега Чернаго моря въ 1858 году, конечно никто не мечталъ, но, въ настоящее время, не будетъ никакого преувеличенія если мы современный отпускъ примемъ только за небольшую часть тѣхъ произведеній, которыя можетъ сбывать за границу восточный берегъ съ прилежащимъ къ нему сѣвернымъ Кавказомъ и Закавказьемъ, особенно если припомнить что Закаспійская желѣзная дорога уже выстроена, а непрерывная желѣзная дорога изъ Европы въ Индію, къ которой примкнетъ въ будущемъ сѣтъ кавказскихъ и закаспійскихъ желѣзныхъ дорогъ—энергически подвигается нынѣ впередъ успіями англичанъ со стороны Индіи и успіями нѣмцевъ со стороны Константинополя, достигая уже Ангоры.

При такой колоссально-грандіозной перспективѣ будущаго развитія торговли въ бассейнѣ Чернаго моря, очевидно что Россія имѣетъ весьма сложныя и разнообразныя задачи по развитію здѣсь общеевропейской и своей собственной торговли и своего морскаго могущества. Сдѣлать очеркъ этихъ задачъ, не впадая въ область гадательныхъ предположеній, очень трудно, а потому не касаясь неизвѣстнаго будущаго, постараемся выяснитъ ясно и опредѣлено одни наличныя задачи современной внѣшней торговли Россіи на Черномъ морѣ.

Оставаясь строго въ официальныхъ рамкахъ внѣшней торговли и мореходства, какъ они изображаются въ таможенныхъ отчетахъ, раздѣлимъ берега Чернаго моря на три отдѣла, соответственно тремъ совершенно различнымъ сферамъ русской торговли на Черномъ морѣ, а именно: а) торговля на Дунаѣ; б) торговля на сѣверномъ берегу Чернаго моря (включая сюда и Азовское) отъ Вилково при входѣ въ Килійскій рукавъ Дуная до Анапы и Новороссійска и в) восточный берегъ Чернаго моря.

Нашей торговлѣ на Дунаѣ, покровительствуемой субсидіями на роходству Кн. Гагарина и возвратамъ пошлинъ за вывозъ, прежде сахару, а нынѣ хлопчатобумажныхъ тканей, придается совсѣмъ иной характеръ чѣмъ всей остальной нашей внѣшней торговлѣ. Въ странахъ прилежащихъ Дунаю, не менѣе Россіи богатыхъ богатыхъ земледѣльческими произведеніями, мы не можемъ сбывать свое сырье, но на оборотъ встрѣчаемъ конкурентовъ въ

снабженіи таковымъ европейскихъ рынковъ, на которыя постав-
ляетъ Россія свой хлѣбъ и другія произведенія сельскаго хозяй-
ства. Поэтому по Дунаю наша торговля должна неизбѣжно при-
нять общеевропейскій характеръ т. е. состоять главнымъ обра-
зомъ въ сбытъ заводско-мануфактурныхъ издѣлій. Мы освободили
отъ ига турокъ и создали своею кровью и денежными пожерт-
вованіями новыя придунайскія государства и, по здравой логикѣ,
должны бы пользоваться симпатіей единоплеменнаго и единовѣр-
наго съ нами населенія придунайскихъ странъ. Притомъ въ
общихъ интересахъ, во избѣжаніе поглощенія новыхъ мелкихъ
государствъ враждебными Славянству и Россіи державами, осво-
божденные нами народы должны бы стремиться къ развитію тор-
говыхъ сношеній съ Россіей, къ созданію экономической соли-
дарности съ своею освободительницей ибо это, придавая мелкимъ
государствамъ значительную силу, представляетъ для нихъ един-
ственный путь къ сохраненію своей самостоятельности. Кромѣ
того фабрично заводская промышленность, можно сказать, еще
не начиналась на Балканскомъ полуостровѣ, представляющемъ до
сихъ поръ скорѣе военный лагерь, чѣмъ окончательно устано-
вившееся государственное устройство, такъ что наши фабрики и
заводы могутъ найти весьма выгодный рынокъ для сбыта своихъ
произведеній, конкурируя конечно, съ другими промышленными
государствами Европы, что при настоящемъ уровнѣ нашего про-
мышленнаго развитія, представляется весьма возможнымъ по мно-
гимъ отраслямъ производства.

Въ силу всѣхъ этихъ условій и соображеній русская торговля
на Дунаѣ должна имѣть *активный характеръ*, должна искать въ
придунайскихъ княжествахъ *рынка для сбыта своихъ фабрикъ* или
за деньги, или въ обмѣнъ на тѣ произведенія южнаго климата
(виноградное вино, табакъ, шелкъ и пр), которыя не культиви-
руются въ центральной и сѣверовосточной Россіи и которыя мы
получаемъ нынѣ, при посредствѣ иностранныхъ коммиссіонеровъ,
изъ Пруссіи, Австро-Венгріи, Англіи и Голландіи. Эти данныя
указываютъ на коренное различіе нашихъ торговыхъ задачъ на
Дунаѣ отъ тѣхъ, которыя такъ энергически практикуются на
остальныхъ, принадлежащихъ Россіи берегахъ Чернаго моря.

Всѣ губерніи прилегающія къ Сѣверному берегу Чернаго моря
находятся въ совершенно одинаковыхъ условіяхъ климата и почвы,
а населеніе ихъ занято почти исключительно земледѣліемъ и сель-
скимъ хозяйствомъ. Горно-заводская дѣятельность только начи-
нается въ Донецкомъ бассейнѣ и по Днѣпру, а объ фабричной

промышленности, за неимѣніемъ дешеваго топлива, пока еще рано думать. Потому всѣ порты сѣвернаго берега Чернаго и Азовскаго морей служатъ, главнымъ образомъ, для отпуска нашихъ земледѣльческихъ произведеній за границу. Благодаря устраненію русскихъ капиталовъ и купцовъ отъ хлѣбной торговли на югѣ Россіи, торговля эта, производится за счетъ иностранныхъ фирмъ, безчисленными еврейскими комиссіонерами, при посредствѣ цѣлой арміи мелкихъ скупщиковъ, забирающихъ хлѣбъ на мѣстѣ у крестьянъ и направляющихъ его въ портовые города на склады своихъ патроновъ. Въ силу этого наша хлѣбная торговля приняла неподвижно пассивный характеръ. Нашъ производитель хлѣба не только удаленъ отъ рынковъ, на которые сбывается русскій хлѣбъ, но совершенно изолированъ отъ всякой солидарности съ хлѣбною торговлею, ибо *какъ, идѣ и кому* сбывается нашъ хлѣбъ, никто изъ производителей не знаетъ и продажная цѣна хлѣба на мѣстѣ устанавливается, не требованіемъ иностранныхъ рынковъ, а гешефтахерствомъ мелкихъ скупщиковъ, агентовъ крупныхъ экспортеровъ, представляющихъ комиссіонеровъ, работающихъ по заказу болѣе крупныхъ европейскихъ фирмъ. Въ силу солидарности скупщиковъ въ эксплуатаціи производителей хлѣба, цѣны ему искусственно понижаются, иногда ниже расходовъ производства, и потому усиленный сбытъ хлѣба за границу у насъ вовсе не соотвѣтствуетъ наиболѣе выгодной для земледѣлія продажной цѣнѣ на мѣстѣ, а болѣею частію разоряетъ его. Сбытъ же хлѣба помимо скупщиковъ, при установившемся порядкѣ нашей внутренней хлѣбной торговли, для мелкаго земледѣльца положительно невозможенъ, а потому и усиленіе сбыта русскаго хлѣба и сырья, быстро обогащая экспортеровъ, ихъ комиссіонеровъ и скупщиковъ, служатъ къ разоренію русскаго земледѣлія, землевладѣнія и земледѣльцевъ.

Таково положеніе хлѣбной торговли во всѣхъ южныхъ губерніяхъ Россіи, прилегающихъ къ Сѣверному берегу Чернаго моря. Всѣ портовые города, отъ Акермана до Ростова и Керчи, поставлены въ этомъ отношеніи въ условія совершенно одинаковыя, а потому и мореходство здѣсь приняло особый, исключительный характеръ. Покупая хлѣбъ по искусственно приниженой цѣнѣ, сдабривая его всякими примѣсями для увеличенія вѣса, перевоза закупленный дешево хлѣбъ по весьма пониженнымъ тарифамъ съ мѣста покупки до портоваго города, наши экспортеры реализуютъ такіе крупные барыши, что не стѣсняются платить двойные фрахты за перевозку моремъ на иностранные ры-

ки с бранныхъ въ нашихъ портахъ хлѣбныхъ запасовъ. Этимъ совершенно устраняется всякая потребность въ русскомъ національномъ мореходствѣ, объ интересахъ коего меньше всего могутъ заботиться иностранные экспортеры, предпочитающіе доставлять хорошій заработокъ своимъ собственнымъ судамъ или судамъ своихъ соотечественниковъ. Въ силу этого наше мореходство можетъ развиваться только при посредствѣ каботажнаго плаванія, не дозволяемаго по закону иностранцамъ, но существующаго на практикѣ, почему и необходимы мѣры для огражденія каботажа какъ отъ иностранцевъ, такъ и отъ домашняго врага въ лицѣ субсидируемыхъ казною пароходныхъ обществъ.

Восточный берегъ Чернаго моря совершенно отличенъ отъ степнаго, равниннаго, сѣвернаго берега. Главный Кавказскій хребтъ тянется непрерывною цѣпью вдоль восточнаго берега, спускаясь многочисленными отрогами до самаго моря и образуя рядъ глубокихъ долинъ, покрытыхъ роскошною южною растительностью. Вѣчно зеленый лавръ, самшитъ, плющъ, виноградъ и другіе представители южной флоры образуютъ въ нижнихъ частяхъ равнинъ роскошные дѣвственные лѣса, которые, продолжаясь до снѣговой линіи главнаго хребта, постепенно замѣняются растеніями средней и сѣверной полосы и оканчиваются ледниками и бесплодными скалами, покрытыми мхомъ. Самыя горы заключаютъ въ себѣ великія минеральныя богатства, о которыхъ мы имѣемъ самое слабое понятіе по немногимъ изслѣдованіямъ специалистовъ. Какъ бы нарочно, въ интересахъ развитія русскаго мореходства и торговли, восточный берегъ дополняетъ своими произведеніями сѣверный берегъ, такъ что чего нѣтъ на восточномъ, то изобильно производитъ сѣверный и обратно. На югѣ Россіи нѣтъ лѣсу, — весь восточный берегъ до снѣговой линіи главнаго хребта заросъ цѣнными вѣковыми лѣсами; на восточномъ берегу нѣтъ соли, на сѣверномъ не знаютъ куда дѣвать ее. На сѣверномъ берегу избытокъ пшеницы, на восточномъ совсѣмъ нѣтъ мѣста для ея культуры, распространенной только на равнинной части сѣвернаго Кавказа и Закавказья, но въ замѣнъ того, здѣсь культивируются южные фрукты, хлопокъ, шелкъ, чай, плантаціи коего удачно разводятся близъ Батума и вообще здѣсь могутъ быть всѣ произведенія южнаго климата, которыя совершенно необходимы для нашей промышленности и народнаго продовольствія внутреннихъ губерній. Послѣднія страдаютъ избыткомъ населенія: на Кавказѣ его недостаточно, а на восточномъ берегу совсѣмъ почти нѣтъ и т. д. Можно бы продолжать.

начатую параллель до бесконечности и она только еще яснѣе вызначила бы, что между восточными и сѣверными берегами Чернаго моря естественнымъ путемъ долженъ происходить взаимно-выгодный обмѣнъ произведеній, при посредствѣ морскихъ перевозокъ, при чемъ суда имѣли бы неизбѣжно обратный грузъ, т. е. работали бы при самыхъ выгодныхъ условіяхъ для получения крупныхъ прибылей, которыя должны бы служить могущественнымъ поощреніемъ къ быстрому развитію мореходства. Но этого однако нѣтъ и, судя по прошлому, еще долго не будетъ, вслѣдствіе ошибокъ и недоразумѣній, изъ которыхъ самыми главными слѣдуетъ признать *искусственныя затрудненія къ водворенію здѣсь русской колонизаціи*. Колоссальныя минеральныя и растительныя богатства восточнаго берега требуютъ сотенъ тысячъ населенія, каковое и жило здѣсь до выселенія горцевъ, въ 1864 году послѣ окончательнаго покоренія западнаго Кавказа. Съ тѣхъ поръ сочиняется разнокалиберная колонизація изъ аنا-толійскихъ грековъ, армянъ, а также „*христіанскихъ горцевъ*“, т. е. закавказскихъ туземцевъ, а всѣ земли, годныя для колонизаціи, уже перешли въ частныя руки. Въ настоящее время принято правда рѣшеніе водворять на побережьяхъ восточнаго берега только русское населеніе, но эта задача трудно исполнимая за недостаткомъ казенныхъ земель при изобиліи пустующихъ частныхъ владѣній, занимающихъ годныя для колонизаціи земли. Нельзя не пожалѣть объ этомъ, потому что безъ русскаго населенія и безъ русскаго мореходства восточный берегъ никогда не можетъ тяготѣть къ Россіи, какъ это будетъ видно далѣе изъ анализа его современнаго торговаго движенія. Отсутствіемъ русскихъ упраздняется самая идея о взаимодѣйствіи двухъ береговъ Чернаго моря, при созданіи экономическаго благосостоянія черноморскихъ побережій, и русскаго торговаго мореходства на Черномъ морѣ. Всѣ такія патріотическія задачи отодвигаются нынѣ на второй планъ и интересы европейскихъ потребителей поставлены во главу торгово-экономическаго прогресса, при посредствѣ двухъ главныхъ, магистральныхъ, желѣзнодорожныхъ линій параллельно сѣверному и южному склонамъ Кавказскаго хребта и предназначенныхъ, какъ и прочія линіи нашей сѣти, въ чертъ еврейской осѣдлости, исключительно для сбыта нашего сырья на заграничныя рынки. Торговлѣ Новороссійска, Поти и Батума уже приданъ совершенно тотъ же упорно-пассивный характеръ, какъ и внѣшней торговлѣ въ портахъ Балтійскаго и сѣвернаго берега Чернаго моря и разумѣется и на Кавказѣ, эта торговля должна

имѣть тѣ же результаты, т. е. содѣйствовать развитію иностраннаго и угнетенію отечественнаго мореходства, за счетъ доходности сѣти желѣзныхъ дорогъ и раззоренія земледѣлія. Въ силу такихъ фатальныхъ условій современнаго торгово-экономическаго прогресса восточный берегъ Чернаго моря, пзумляющій туристовъ живописными видами и роскошью растительности, стоитъ нынѣ на такомъ отдаленномъ планѣ, что и въ газетахъ рѣдко попадаютъ объ немъ даже отрывочныя извѣстія. Да и самые разговоры объ немъ какъ-то затихли и только изрѣдка раздаются скорбныя и тихія жалобы первыхъ піонеровъ, водворившихся въ завоеванной въ 1864 г. русскимъ оружіемъ благодатной приморской области, жалобы о томъ, что забыты интѣресы этой прекрасной территоріи! Все это обуславливается тѣми сложными и печальными причинами, о которыхъ здѣсь не мѣсто и бесполезно распространяться.

Изъ сдѣланнаго краткаго очерка совершенно различныхъ условій при которыхъ должны происходить морское и торгово-экономическое развитіе трехъ участковъ нашей береговой черноморской границы отъ Рени до Батума, видно что каждый изъ этихъ участковъ требуетъ, кромѣ общихъ мѣръ еще *исключительныхъ* вызываемыхъ его мѣстными особенностями *мѣропріятій* для правильнаго и прочнаго прогресса русскаго торговаго мореходства и торговли; а потому всѣ порты лежащіе на каждомъ изъ этихъ участковъ мы сгруппируемъ отдѣльно, чтобы впослѣдствіи изъ современнаго положенія ихъ внѣшней торговли, по даннымъ таможенныхъ отчетовъ, сдѣлать заключенія насколько удовлетворяются нынѣ тѣ общія и спеціальныя задачи, которыя вызываются интересами развитія русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ. Но прежде всего обратимся къ изслѣдованію общаго положенія морской торговли на Черномъ морѣ, для сравненія съ другими морями его значенія въ русской торгово-экономической жизни.

Общее движеніе морскихъ судовъ въ портахъ Чернаго моря съ 1883 г. по 1891 г. выражается слѣдующими цифрами: ¹⁾

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 23.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | % | Ластовъ | % | Отошло судовъ | % | Ластовъ | % |
|-----------------------|------------------|------|----------|------|------------------|------|----------|------|
| Всего | 242944 | — | 42438064 | — | 241927 | — | 42359502 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 45290 | 18,6 | 16245041 | 38,5 | 45000 | 18,6 | 16193775 | 38,5 |
| каботажномъ | 197654 | 81,4 | 26193023 | 61,5 | 196927 | 81,4 | 26165727 | 61,5 |

Въ заграничномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|----------------|-------|------|----------|------|-------|------|----------|------|
| парусныхъ | 15568 | 34,3 | 1497278 | 9,2 | 15386 | 34,2 | 1487256 | 9,2 |
| паровыхъ | 29722 | 65,7 | 14747763 | 90,8 | 29614 | 65,8 | 14706519 | 90,8 |
| съ товаромъ | 14847 | 32,7 | 5421457 | 33,3 | 37851 | 84,1 | 14516424 | 90,0 |
| съ балластомъ. | 30443 | 67,3 | 10823584 | 66,7 | 7149 | 15,9 | 1677351 | 10,0 |

Въ каботажномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|----------------|--------|------|----------|------|--------|------|----------|------|
| парусныхъ | 68376 | 34,5 | 2281361 | 8,6 | 68541 | 34,7 | 2284620 | 8,7 |
| паровыхъ | 129278 | 65,5 | 23911662 | 91,4 | 128386 | 65,3 | 23881107 | 91,3 |
| съ товаромъ | 139893 | 70,7 | 20403935 | 77,8 | 143268 | 72,7 | 20115530 | 76,8 |
| съ балластомъ. | 57761 | 29,3 | 5789088 | 22,2 | 53659 | 27,3 | 6050197 | 23,2 |

Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами:

| | | | | | | | | |
|----------------------|-------|------|---------|------|-------|------|---------|-----|
| Русскимъ | 3861 | 9,2 | 1460748 | 8,9 | 3722 | 8,2 | 1441562 | 8,9 |
| Шведско-норвежскимъ | 769 | 1,5 | 397644 | 2,3 | 763 | 1,5 | 395000 | 2,3 |
| Датскимъ | 280 | 0,6 | 153031 | 0,9 | 282 | 0,6 | 154244 | 0,9 |
| Германскимъ | 556 | 1,2 | 278988 | 1,6 | 553 | 1,5 | 277926 | 1,7 |
| Великобританскимъ. | 16756 | 36,9 | 9334589 | 57,2 | 16746 | 37 | 9323552 | 57 |
| Французскимъ | 1185 | 2,5 | 779112 | 4,6 | 1164 | 2,5 | 768310 | 4,5 |
| Австро-венгерскимъ | 5530 | 12,2 | 1477022 | 9,9 | 5524 | 12,2 | 1476400 | 9,8 |
| Голландскимъ | 15 | — | 6617 | 0,4 | 13 | — | 6562 | 0,4 |
| Бельгійскимъ | 193 | — | 121248 | 0,1 | 195 | — | 122946 | 0,7 |
| Греческимъ | 7712 | 17,1 | 1296628 | 7,8 | 7685 | 17,4 | 1292595 | 7,6 |
| Турецкимъ | 6079 | 13,3 | 219443 | 1,3 | 6008 | 13,3 | 216533 | 1,2 |
| Румынскимъ | 207 | — | 9743 | — | 295 | — | 9593 | — |
| Болгарскимъ | 40 | — | 2021 | — | 40 | — | 2021 | — |
| Итальянскимъ | 2023 | 4,4 | 685969 | 4,2 | 2017 | 4,4 | 684659 | 4,2 |
| Прочихъ государствъ. | 84 | — | 22238 | 0,1 | 83 | — | 21871 | 0,1 |

Цифры эти показываютъ:

1. Общій итогъ судовъ прибывшихъ за 9 лѣтъ въ порты Чернаго моря составляетъ 242.944 судовъ тонажемъ съ 42.438.064 ластва или болѣе въ $2\frac{1}{2}$ раза, и по числу и по тонажу судовъ, чѣмъ на Балтійскомъ морѣ, гдѣ пришло 98.772 судна тонажемъ 15.482.687 ластовъ. Каботажное, исключительно русское плава-

ніе, занимаетъ 81,4⁰/₁₀₀ числа и 61,5⁰/₁₀₀ тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ, тогда какъ на Балтійскомъ морѣ, даже со включеніи финляндскихъ судовъ, каботажъ имѣетъ только 43,6⁰/₁₀₀ числ. 17,7⁰/₁₀₀ тонажа всѣхъ судовъ. Заграничное плаваніе на Балтійскомъ морѣ занимаетъ 56,4⁰/₁₀₀ числа и 82,3⁰/₁₀₀ тонажа, а на Черномъ морѣ только 18,6⁰/₁₀₀ числа и 38,5⁰/₁₀₀ тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ. Такимъ образомъ на Балтійскомъ морѣ господствуетъ иностранное и инородческое мореходство; на Черномъ морѣ преобладаетъ русское мореходство или правильнѣе мореходство подъ русскимъ флагомъ.

2. Движеніе морскихъ судовъ по Черному морю возрастаетъ за разсматриваемые 9 лѣтъ, правильно какъ въ заграничномъ такъ и въ каботажномъ плаваніи, при чемъ тонажъ возрастаетъ болѣе сильно, чѣмъ число судовъ. Такъ въ заграничномъ плаваніи число судовъ за 9 лѣтъ по приходу увеличилось на 12 судовъ, а тонажъ ихъ увеличился на 636.091 талъ. Въ каботажномъ плаваніи число пришедшихъ судовъ увеличилось на 3, а тонажъ на 1.904.134. Такое увеличеніе могло бы указать на быстрое развитіе нашего каботажнаго на Черномъ морѣ если бы происходило на казенный счетъ т. е. въ слѣдствіе развитія опцій двухъ субсидируемыхъ обществъ русскаго и дунайскаго мореходства. Такимъ образомъ, несмотря на незначительное число частныхъ русскихъ пароходовъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ каботажное пароходное плаваніе захватываетъ 65,5⁰/₁₀₀ числ. 91,4⁰/₁₀₀ тонажа всѣхъ судовъ. На долю паруснаго каботажнаго плаванія, именно того, который служитъ промысломъ для прибрежныхъ жителей и образуетъ изъ нихъ морское населеніе, остается только 34,5⁰/₁₀₀ числа и 8,6⁰/₁₀₀ тонажа всего каботажнаго плаванія. Этотъ выводъ показываетъ что блестящее развитіе нашего каботажнаго на казенный счетъ даетъ весьма слабыя средства для развитія ресурсовъ русскаго морскаго могущества.

3. Въ заграничномъ плаваніи паровыя суда преобладаютъ по числу (65,7⁰/₁₀₀) и по тонажу (90,8⁰/₁₀₀); на долю парусныхъ судовъ остается 34,3⁰/₁₀₀ числа и 9,2⁰/₁₀₀ вместимости.

4. Такъ какъ внѣшняя торговля на Черномъ морѣ имѣетъ тотъ же пассивный характеръ, какъ и на Балтійскомъ морѣ, то и иностранныя суда приходятъ преимущественно съ балластомъ (67,7⁰/₁₀₀ числа и 66,7⁰/₁₀₀ тонажа), а съ товаромъ приходитъ около трети (32,7⁰/₁₀₀ числа и 33,3⁰/₁₀₀ тонажа). При отходѣ эти суда уходятъ преимущественно съ грузомъ (84,1⁰/₁₀₀ числа и 90⁰/₁₀₀ вместимости) не находятъ груза и ушло съ балластомъ 15,9⁰/₁₀₀ числа и 1

вмѣстимости. По сравненію съ Балтійскимъ моремъ (8,8% числа и 11,1% тонажа) число судовъ съ балластомъ значительно больше, что объясняется значительнымъ участіемъ въ заграничномъ плаваніи мелкихъ турецкихъ и греческихъ судовъ, которыя впрочемъ взяли балласта сравнительно меньше (10% тонажа).

5. Въ каботажномъ плаваніи, какъ мы уже говорили выше, преобладаютъ паровыя суда. Съ товаромъ ихъ пришло 70,7% числа и 77,8% тонажа, такъ что на долю балласта остается 29,3% числа и 22,2% тонажа. Отошло съ товаромъ 72,7% числа и 76,8% тонажа, такъ что на долю балласта остается 27,3% числа и 23,2% тонажа. Такое отношеніе балласта къ товарамъ, почти одинаковое по приходу и отходу, объясняется тѣмъ, что наибольшее число обращающихся судовъ, именно срочные пароходы, никакого балласта не привозятъ и не увозятъ, а отмѣчаются, по таможеннымъ отчетамъ, пришедшими съ товаромъ или безъ товара и послѣднее случается очень рѣдко.

6. Первое мѣсто по числу судовъ (36,9%) и по тонажу (57,2%) принадлежитъ англійскому флагу, который на Балтійскомъ морѣ по числу судовъ 25,6% уступаетъ мѣсто германскому, сохраняя за собой первенство по тонажу (41%); германскій флагъ на Черномъ морѣ занимаетъ восьмое мѣсто по числу судовъ (1,2% и седьмое мѣсто по тонажу (2,3%). Второе мѣсто по числу судовъ занимаетъ греческій флагъ (17,1%) затѣмъ турецкій (13,3%) австровенгерскій и наконецъ русскій флагъ (9,2%) стоящій впрочемъ выше германскаго. По тонажу послѣ англійскаго, флаги другихъ государствъ размѣщаются такъ: австровенгерскій (9,9%) русскій (8,9%) греческій (7,8%) французскій (4,6%) итальянскій (4,2%) шведско-норвежскій (2,3%) германскій (1,6%) и остальные.

7. Сравнивая положеніе русскаго флага на Черномъ морѣ и Балтійскомъ морѣ видимъ число судовъ на Балтійскомъ морѣ больше именно 11% числа и тонажа,—что объясняется тѣмъ, что въ Финляндіи суда ходятъ въ заграничномъ плаваніи подъ русскимъ флагомъ, хотя ихъ грузовые обороты къ русской торговлѣ не относятся и въ нашихъ таможенныхъ отчетахъ не регистрируются. Тонажъ же русскихъ судовъ въ заграничномъ плаваніи (8,9%) на Черномъ морѣ больше чѣмъ на Балтійскомъ (7,1%) что объясняется существованіемъ субсидируемыхъ заграничныхъ линій по Дунаю, въ Константинополь, Средиземное море и на дальній востокъ, а также рейсами Добровольнаго флота въ наши тихоокеанскія владѣнія. На всѣхъ этихъ линіяхъ поставлены па-

роходы большого тонажа, большею частию океанскіе, плавающие на казенный счетъ, чѣмъ по таможеннымъ отчетамъ нѣсколько улучшается неприглядное участіе русскаго флага въ заграничномъ плаваніи.

А. Торговля и мореходство въ придунайскихъ портахъ.

1. Р е н и.

Рени, безъуздный городъ Бессарабской области, съ 6079 душъ жителей, лежитъ при впаденіи Прута въ Дунай на оконечности желѣзнодорожной линіи изъ Бендеръ. При такомъ географическомъ положеніи и удобныхъ путяхъ сообщенія г. Рени могъ бы имѣть весьма важное значеніе для русской торговли на Дунай, но этого нѣтъ, ибо дунайская торговля базируется на Одессѣ, посредствомъ субсидируемаго Дунайскаго пароходства, а желѣзная дорога коей Рени служитъ оконечностію упирается въ неимѣющую никакого торговаго и промышленнаго значенія станцію Раздѣльную (Одесско-Жмеринской дороги) тоже неимѣющую никакого значенія въ промышленномъ и торговомъ отношеніяхъ и по которой можно только окружномъ путемъ, добраться до московскаго мануфактурнаго района, а гораздо удобнѣе доставлять всякій товаръ какъ изъ Бердичева, такъ и изъ Одессы. Въ силу этого Рени не играетъ пока той важной роли, какую предоставляетъ этому порту его географическое положеніе и потребность для Россіи усилить свои торгово-экономическія связи съ придунайскими государствами, для сбыта здѣсь своихъ фабрикатовъ. Обороты вѣншей торговли Рени съ 1882 по 1891 годъ выражаются въ рубляхъ въ слѣдующихъ суммахъ:

| годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|---------|
| 1883 | 641.269 | 54.871 |
| 1884 | 401.881 | 32.587 |
| 1885 | 489.918 | 116.710 |
| 1886 | 364.355 | 78.488 |
| 1887 | 515.451 | 49.998 |
| 1888 | 533.380 | 38.119 |
| 1889 | 901.370 | 216.423 |
| 1890 | 1.074.000 | 26.828 |
| 1891 | 1.200.057 | 46.769 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что торговля Рени, благодаря выгодному положенію города

возростаёт очень быстро по отпуску, но привозъ имѣетъ скорѣе наклонность къ пониженію и происходитъ крупными скачками, свидѣтельствующими что торговля здѣсь вовсе не установилась, а имѣетъ случайный характеръ. Такъ въ 1884 году привозъ падаетъ до 32.587 руб. а въ 1885 г сразу поднимается до 116.710 рублей. Въ 1889 году привозъ составляетъ 216.423 рубля, а въ слѣдующемъ 1890 году падаетъ до 26.828 рублей.

2. Рени отпускаетъ преимущественно зерновой хлѣбъ разныхъ наименованій и сырье, полуобработанные матеріалы главнымъ образомъ шерсть.

Съ 1889 года вывозится также керосинъ и нефтяные остатки. Затѣмъ рыба, икра и животные, преимущественно лошади, число коней въ 1883 и 1885 годахъ достигало 766 штукъ. Весь отпускъ, исключая конечно лошадей, поступившихъ на ремонтъ австрійской кавалеріи, отправляется не по Дунаю, а моремъ на европейскіе рынки.

3. Отпускъ за границу нашихъ фабрикатовъ, изъ года въ годъ, постепенно ослабѣваетъ. Такъ бумажныхъ тканей вывозившихся въ 1883, 1884 и 1885 годахъ въ количествѣ до 100 пудовъ въ 1891 году вывезено въ количествѣ 1 пуда.

4. Отпускъ черезъ Рени керосина и нефтяныхъ остатковъ, начавшійся съ 1889 года, повидимому будетъ развиваться, ибо въ 1889 году вывезено было керосину 86.190 пуд. и нефтяныхъ остатковъ 9540 пуд., а въ 1891 году первого 439 212 пуд., а второго 24.478 пудовъ.

5. Изъ за границы привозятъ, вѣроятно сплавомъ по Пруту, лѣсной матеріалъ, булыжный камень, ножевой товаръ и мануфактуры въ томъ числѣ и хлопчатобумажныя ткани въ размѣрѣ достигавшемъ 588 пудовъ въ 1886 г и понизившимся до 100 пудовъ въ 1891 году.

Движеніе морскихъ судовъ въ Рени съ 1883 по 1891 годъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 24.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отошло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего | 3164 | — | 438439 | — | 3160 | — | 438344 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 2848 | 90 | 401201 | 91,5 | 2852 | 90 | 401447 | 92 |
| каботажномъ. | 316 | 10 | 37238 | 8,5 | 308 | 10 | 36897 | 8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 238 | 8 | 17866 | 4,4 | 239 | 8 | 17885 | 4,4 |
| паровыхъ | 2610 | 92 | 383335 | 95,6 | 2613 | 92 | 383562 | 95,6 |
| съ товаромъ | 493 | 17 | 70192 | 17,5 | 702 | 24,8 | 93450 | 23,4 |
| съ балластомъ | 2355 | 83 | 331009 | 82,5 | 2150 | 75,2 | 307997 | 76,6 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 21 | 6,6 | 1148 | 3 | 20 | 6,6 | 1129 | 3,6 |
| паровыхъ | 295 | 93,4 | 36090 | 97 | 288 | 93,4 | 35768 | 96,4 |
| съ товаромъ | 296 | 93,7 | 36157 | 97 | 253 | 82,0 | 29204 | 79,0 |
| съ балластомъ | 20 | 6,3 | 1081 | 3 | 55 | 18,0 | 7693 | 21,0 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 86 | 3,0 | 3993 | 0,9 | 90 | 3,0 | 4239 | 0,9 |
| Великобританскимъ. | 23 | 0,8 | 10036 | 2,6 | 23 | 0,8 | 10036 | 2,6 |
| Австро-венгерскимъ | 2455 | 8,6 | 370673 | 92,0 | 2455 | 86,0 | 370673 | 92,0 |
| Греческимъ | 143 | 5,0 | 10801 | 2,9 | 143 | 5,0 | 10801 | 2,9 |
| Турецкимъ | 31 | 1,0 | 1647 | 0,5 | 31 | 1,0 | 1647 | 0,5 |
| Румынскимъ. | 89 | 3,4 | 2551 | 0,7 | 89 | 3,4 | 2551 | 0,7 |
| Болгарскимъ. | 20 | — | 1487 | — | 20 | — | 1487 | — |
| Соединенныхъ Штат. | — | 8,0 | — | — | — | 0,8 | — | — |
| Итальянскимъ | 1 | — | 13 | — | 1 | — | 13 | — |

Цифры эти показываютъ.

1. Что число судовъ и тонажъ ихъ, какъ по приходу, такъ и по отходу, постепенно сокращаются. Въ 1883 году пришло 559 судовъ тонажемъ 70.872 ластва а въ 1891 г. 313 судовъ тонажемъ 41.804 ластва Отошло въ 1883 году 558 судовъ тонажемъ 70.805 ластовъ а въ 1891 г. 301 судно тонажемъ 41.432 ластва.

2. Сокращеніе это произошло преимущественно въ заграничномъ плаваніи, тогда какъ каботажное, за 9 разматриваемыхъ лѣтъ, болѣе чѣмъ удвоилось по числу судовъ и утроилось по то-

нажу. Цифрами это выражается такъ: судовъ заграничнаго плаванія пришло въ 1883 г. 540 тонажемъ 67.961 ластовъ а въ 1891 г. 267 судовъ тонажемъ 32.657 ластовъ или вдвое менѣе. Отошло въ 1883 г. 539 судовъ тонажемъ 67.894 ластовъ а въ 1891 г. 256 судовъ тонажемъ 32.288 ластовъ или вдвое менѣе. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 г. пришло 19 судовъ тонажемъ 2911 ластовъ въ 1891 году 46 судовъ тонажемъ 9.147 ластовъ Отошло въ 1883 г. 19 судовъ тонажемъ 2.911 ластовъ а въ 1891 г. 45 судовъ тонажемъ 9146 ластовъ.

3. За разсматриваемые 9 лѣтъ заграничное плаваніе составляло по приходу и отходу 90% всего числа приходящихъ и отходящихъ судовъ и до 92% общаго ихъ тонажа. Каботажное же плаваніе выражалось только 10% числа и 8,5% тонажа всѣхъ судовъ, что очевидно очень немного для города, находящагося на устьѣ великой Славянской рѣки—Дуная.

4. Въ заграничномъ плаваніи паровыя суда преобладаютъ, составляя до 92% по числу и 95,6% по тонажу всѣхъ пришедшихъ и отошедшихъ судовъ. На долю парусныхъ судовъ остается 8% по числу и 4,4% по тонажу. Съ товаромъ приходитъ только 17% всего числа судовъ, а отходить 24%, такъ что балластъ привозятъ 83%, а вывозятъ 76% всего количества и тонажа судовъ. Это показываетъ, что заграничные рейсы въ Рени не представляютъ большой выгоды.

5. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ также паровыя суда, составляющія по приходу и отходу 93% числа и до 97% всего тонажа судовъ; на долю же парусныхъ судовъ остается до 7% числа и 3% общаго тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ приходитъ каботажныхъ судовъ до 93% по числу и 97% по общему тонажу судовъ, а съ балластомъ только 7% числа и 3% тонажа судовъ. Отходить изъ Рени каботажныхъ судовъ съ товаромъ 82% числа и 79% вмѣстимости судовъ, а съ балластомъ 18% числа и 21% тонажа отходящихъ судовъ. Цифры эти показываютъ, что рейсы каботажныхъ судовъ имѣютъ грузы въ оба пути, т. е. при приходѣ и отходѣ, значительно въ большемъ количествѣ, чѣмъ суда заграничнаго плаванія, что, надо думать, составляетъ главную причину прогрессивнаго возрастанія каботажа и упадка заграничнаго плаванія.

6. Въ заграничномъ плаваніи первое и преобладающее мѣсто занимаетъ австровенгерскій флагъ, на долю котораго причитается 86% числа и 92% тонажа всего заграничнаго плаванія. Второе мѣсто принадлежитъ греческому флагу (5% числа и 2% тонажа).

Третье мѣсто принадлежитъ румынскому флагу (3,4% числа и 0,7% тонажа) и только четвертое мѣсто достается русскому флагу, захватывающему только 3% числа и 9,0% тонажа, что конечно очень печально.

2. И з м а и л ь.

Имя Измаила блещитъ особенно ярко въ русской военной исторіи, напоминая безсмертный подвигъ великаго Суворова и чудо-богатыря русскаго солдата. Нынѣ это самый большой русскій городъ на берегахъ Дуная съ 34,308 душъ населенія, т. е. съ населеніемъ вдвое болѣе того, которое обитаетъ въ Архангельскѣ—главномъ портѣ сѣвера и губернскомъ городѣ. Тѣмъ не менѣе, не смотря на благорастворенный климатъ и болѣе продолжительную навигацію, торговля Измаила далеко отстаетъ отъ торговли Архангельска, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

| Годы. | Отпускъ. | Привозъ. |
|-------|-----------|----------|
| 1883 | 1.952.387 | 297.664 |
| 1884 | 1.600.570 | 502.927 |
| 1885 | 1.832.801 | 155.032 |
| 1886 | 1.851.416 | 178.474 |
| 1887 | 2.515.616 | 118.714 |
| 1888 | 2.037.079 | 165.041 |
| 1889 | 2.390.852 | 182.740 |
| 1890 | 1.508.330 | 177.344 |
| 1891 | 1.680.796 | 96.641 |

Цифры эти показываютъ:

1. Прогрессивный упадокъ какъ отпуска, такъ и привоза. По отношеніи къ отпуску это естественно объясняется слабымъ неурожаемъ 1890 и воспрещеніемъ вывоза хлѣба въ 1891 году и усиленнымъ отпускомъ въ урожайные года 1887, 1888 и 1889.

2. По отношенію къ привозу можно найти много причинъ къ его сокращенію, но главными конечно будетъ, во первыхъ, близость Измаила къ границѣ и удобство контрабандной торговли, при разношерстномъ населеніи города, склонномъ къ легкой наживѣ, а во вторыхъ близость Бердичева и привислянскихъ фабрикъ, умѣющихъ, при посредствѣ евреевъ-агентовъ, водворять вездѣ сбытъ своихъ фабрикатовъ, которые и должны помѣшать притоку изъ-за границы такихъ же плохихъ австро-еврейскихъ издѣлій, оплачиваемыхъ, при томъ, высокою покровительственною пошлиною.

3. Измаилъ отпускаетъ почти исключительно хлѣбъ разнаго наименованія, сырье, полуобработанные матеріалы и живой скотъ. Вывозъ же русскихъ фабрикатовъ, достигавшій въ 1883 году суммы 146,674 рублей, понизился въ 1891 году до 2,567 рублей; это показываетъ полное невниманіе нашего купечества къ развитію активной русской торговли въ придунайскихъ государствахъ. Такъ напримѣръ бумажныхъ тканей вывозилось въ 1883, 1884 и 1885 гг. до 100 пудовъ ежегодно, а въ 1891 г. вывезено только одинъ пудъ.

4. Понятно, поэтому, что весь отпускъ Измаила направляется не вверхъ по Дунаю въ придунайскія государства, а внизъ къ Черному морю для дальнѣйшей перевозки русскаго сырья на европейскіе рынки.

5. Изъ-за границы привозятъ въ Измаилъ главнымъ образомъ лѣсной товаръ и цѣлыя готовые деревянныя суда, число коихъ въ 1885 году достигало 21. Затѣмъ свѣжую рыбу, бакалейный товаръ и мануфактуру въ довольно значительномъ размѣрѣ; такъ, хлопчато-бумажныхъ тканей привезено было 446 пудовъ въ то время какъ отпускъ составлялъ только одинъ пудъ. Такимъ образомъ и привислянскія фабрики и бердичевскіе агенты и контрабанда недостаточны для удовлетворенія потребностей обывателей Измаила и они вынуждены покупать дрянныя произведенія австрійскихъ фабрикъ, а русскаго товара здѣсь нѣтъ.

Движеніе морскихъ судовъ въ Измаилъ съ 1883 по 1889 г. выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| З а 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 3271 | — | 427297 | — | 3272 | — | 427329 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 2487 | 75,9 | 338766 | 79,2 | 2495 | 76,5 | 339256 | 79,3 |
| каботажномъ | 784 | 24,1 | 88531 | 20,8 | 777 | 23,5 | 88073 | 20,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1093 | 48,0 | 100620 | 29,7 | 1100 | 44,5 | 101083 | 29,8 |
| паровыхъ | 1394 | 52,0 | 238146 | 70,3 | 1395 | 55,5 | 238173 | 70,2 |
| съ товаромъ | 1147 | 46,1 | 145182 | 42,8 | 1380 | 55,3 | 197867 | 58,3 |
| съ балластомъ | 1340 | 53,9 | 193584 | 57,2 | 1115 | 44,7 | 111389 | 41,7 |

¹⁾ См. приложение таблица № 25.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о/ /о | Ластовъ | о/ /о | Отшло судовъ | о/ /о | Ластовъ | о/ /о |
|--|------------------|----------|---------|----------|-----------------|----------|---------|----------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 99 | 12,6 | 3310 | 3,7 | 92 | 11,8 | 2847 | 3,2 |
| паровыхъ | 685 | 87,4 | 85221 | 96,3 | 685 | 88,2 | 85226 | 96,8 |
| съ товаромъ. | 592 | 75,5 | 64519 | 72,9 | 623 | 80,1 | 75058 | 85,2 |
| съ балластомъ | 192 | 24,5 | 24012 | 27,1 | 154 | 19,9 | 13015 | 14,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 32 | 1,2 | 2308 | 0,7 | 40 | 1,6 | 2798 | 0,8 |
| Греческимъ | 656 | 26,4 | 66669 | 19,7 | 656 | 26,3 | 66669 | 19,7 |
| Турецкимъ | 106 | 4,2 | 6048 | 1,8 | 106 | 4,2 | 6048 | 1,8 |
| Великобританскимъ | 127 | 5,2 | 46549 | 13,6 | 127 | 5,8 | 66549 | 13,5 |
| Румынскимъ | 221 | 8,9 | 9272 | 2,8 | 221 | 8,9 | 9272 | 2,8 |
| Австро-венгерскимъ | 1316 | 52,9 | 206424 | 60,9 | 1316 | 52,0 | 206424 | 60,9 |
| Болгарскимъ. | 25 | — | 720 | 0,2 | 25 | — | 720 | 0,2 |
| Итальянскимъ | 3 | 1,2 | 681 | 0,1 | 3 | 1,2 | 681 | 0,1 |

Изъ приведенныхъ цифръ видно:

1. Приходъ и отходъ судовъ постепенно сокращаются. Въ 1883 г. пришло 416 судовъ, тонажемъ 55.029 ластовъ, а въ 1891 г. 339 судовъ, тонажемъ 43.834 ластва. Отшло въ 1883 г. 417 судовъ тонажемъ 55.061 ластовъ, а въ 1891 г. 360 судовъ тонажемъ 43.958 ластовъ.

2. Сокращеніе судовъ произошло въ заграничномъ плаваніи, а въ каботажномъ произошло увеличеніе, именно: въ заграничномъ плаваніи въ 1883 году пришло 333 судовъ, тонажемъ 45.158 ластовъ, въ 1891 г. 227 судовъ тонажемъ 23.092 ластва, отшло въ 1883 г. 339 судовъ тонажемъ 45.494 ластовъ, а въ 1891 г. 228 судовъ тонажемъ 23,216 ластовъ или почти вдвое меньше.

3. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 году пришло 83 судна тонажемъ 9.871 ластовъ, а въ 1891 году 132 судна тонажемъ 20 742 ластва; Отшло въ 1883 г. 78 судовъ тонажемъ 9.567 ластовъ, а въ 1891 г. 132 судовъ тонажемъ 20.742 ластовъ или почти вдвое болѣе.

4. Число судовъ въ заграничномъ плаваніи составляло по приходу 75,9% числа судовъ и 79% тонажа. По отходу 76% всего числа и 79% тонажа. На долю каботажнаго плаванія оставалось 24% числа судовъ и 20% тонажа.

5. Въ заграничномъ плаваніи паровыя суда составляли 52%

числа судовъ и 70% ихъ тонажа. Парусныя суда составляли 48% числа и 29% тонажа. Съ товаромъ пришло 46% по числу и 42% по вместимости всѣхъ судовъ, а съ балластомъ пришли 54% судовъ и 57% тонажа; отошло съ товаромъ 55% судовъ и 58% тонажа, отошло съ балластомъ 45% числа и 42% тонажа.

3. Въ каботажномъ плаваніи значительно преобладаютъ паровыя суда составляя до 88% числа и 96% тонажа всѣхъ пришедшихъ и отошедшихъ судовъ. На долю парусныхъ судовъ остается 12% числа и 4% тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ пришло 75% всего числа судовъ и 73% всего тонажа; на долю балласта осталось 25% судовъ и 27% тонажа.

Отошло съ товаромъ 80% по числу и 85% по тонажу судовъ; съ балластомъ отошло 20% числа и 15% тонажа всѣхъ судовъ. Это показываетъ, что каботажныя суда въ Измайлѣ, какъ и въ Рени, имѣютъ достаточно грузовъ при приходѣ и отходѣ. что дѣлаетъ рейсы каботажныхъ судовъ выгодными и служить главною причиною прогрессивнаго увеличенія каботажа.

7 Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ австро-венгерскому флагу, который захватываетъ 53% числа судовъ и 61% тонажа. Второе мѣсто принадлежитъ греческому флагу (27% числа и 20% тонажа судовъ); третье мѣсто румынскому (9% числа и 3% тонажа судовъ); четвертое—англійскому (5% числа и 14% тонажа всѣхъ судовъ); пятое—турецкому (4% числа и 2% тонажа) и наконецъ шестое мѣсто и послѣднее принадлежитъ русскому флагу, завладѣвшему 1,2% числа и 0,7% тонажа всего заграничнаго плаванія *что совсемъ стыдно, сидя на берегахъ великой Славянской рѣки!*

3. К и л і я.

Безъуздный городъ Килія, съ 8.014 населенія, лежитъ ближе другихъ городовъ къ устью Дуная, на Килійскомъ его рукавѣ болѣе прямо и удобномъ чѣмъ Сулинское, но предусмотрительная европейская дипломатія, отрѣзавшая, по Парижскому трактату Россію отъ Дуная, хорошо понимала неизбежность возврата, отмежеванной у Россіи территоріи и, потому отдала предпочтеніе, для международнаго прохода въ великую славянскую рѣку, — Сулинскому гирлу. Это разумѣется не мѣшаетъ намъ устроить свой собственный, болѣе короткий и удобный проходъ изъ Чернаго моря къ русскимъ приднѣйскимъ портамъ. Такъ по

крайней мѣрѣ представляется дѣло по изысканіямъ инженера Лишина, который единственнымъ препятствіемъ ко входу въ Килійскій рукавъ нашелъ мелководный баръ до 4 футъ глубины. Этотъ онъ предполагаетъ размыть и углубить до 19 футъ глубины темъ же способомъ какъ устранить баръ въ Сулинѣ, работы англійскаго инженера Гартлея. На исполненіе этихъ работъ требуется по смѣтѣ г. Лишина до 4.000.000 руб. каковой дитъ Министерство Путей Сообщенія спрашиваетъ уже къ анованію (Моск. Вѣд. за 1891 г. № 203). Единственнымъ неудобнымъ условіемъ для дешеваго исполненія этого проэкта жетъ служить фактъ, сообщаемый Черноморцемъ, въ одномъ его писемъ въ „Московскія Вѣдомости“, именно: что форватер баръ Килійскаго рукава на столько уклонился къ югу, въ сѣвморья отмежеванную на сторону Румыніи что наши рыбаки занимающіеся ловлею рыбы въ устьѣ Дуная, очень часто сбиваются румынскими властями, которые отбираютъ даже у насъ, подъ предлогомъ захода въ румынскія воды. Такое отклоненіе форватера можетъ происходить только отъ сильнаго движенія береговыхъ наносовъ съ сѣвера, съ которыми и приходится вести ожесточенную борьбу, требующую много денегъ. Это заставляетъ признать что Сулинское гирло находится въ неблагоприятныхъ условіяхъ для устройства входа въ Дунай, Килійское, которое задерживаетъ на своемъ барѣ береговые наносы и тѣмъ, такъ сказать, прикрываетъ отъ нихъ Сулинское гирло. Успѣшное разрѣшеніе задачи по улучшенію входа въ Килійскій рукавъ должно много усилить значеніе нашихъ придунайскихъ городовъ, но разумѣется при томъ лишь условіи что *они не дутъ предоставлены собственнымъ силамъ*, а встрѣтятъ помощь и содѣйствіе русскихъ фабрикантовъ, если они пожелаютъ открыть себѣ рынокъ для сбыта своихъ издѣлій на Балканскомъ полуостровѣ помимо Одессы.

Килія представляетъ, также какъ Рени и Измаилъ, преимущественно отпускной портъ и ведетъ общую вещь русскимъ тамъ пассивную внѣшнюю торговлю, не смотря на вещь въ географическаго положенія для активной торговли по Дунаю. Роты этого порта выражаются слѣдующими цифрами въ рублѣ

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 488.528 | 54.481 |
| 1884 | 305.988 | 50.556 |
| 1885 | 686.058 | 78.359 |
| 1886 | 724.500 | 82.592 |

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|---------|
| 1887 | 1.093.916 | 66.279 |
| 1888 | 1.298.664 | 50.060 |
| 1889 | 1.116.223 | 59.454 |
| 1890 | 1.647.833 | 81.501 |
| 1891 | 1 834.068 | 82.201 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что торговля идетъ въ Киліи безъ особенныхъ пертурбацій, правильно прогрессируя, изъ года въ годъ, какъ по отпуску, такъ и по привозу, хотя отпускъ развивается несравненно быстрѣе, ибо за 9 лѣтъ болѣе чѣмъ утроился, тогда какъ привозъ увеличился только на 60%.

2. Главный предметъ отпуска составляетъ хлѣбъ зерновой, затѣмъ сырье, полуобработанные продукты и самое незначительное количество русскихъ издѣлій, въ томъ числѣ и хлопчатобумажныхъ тканей. Количество послѣднихъ въ 1887 году доходило до 71 пуда, а къ 1891 году понизилось до 14 пудовъ. Вообще всѣхъ издѣлій отпускалось за границу въ 1883 году на сумму 4.579 рублей, а въ 1891 году только на 2.228 руб. т. е. менѣе чѣмъ на половину.

3. Главнымъ предметомъ привоза служилъ лѣсной товаръ, рыба свѣжая, камень для мощенія улицъ, известь и пр. Количество мануфактурныхъ издѣлій по привозу сокращается еще болѣе, чѣмъ по вызову имено: въ 1883 году привезено изъ за границы издѣлій на сумму 2.063 рубля, а въ 1891 году всего на 107 рублей.

4. Все внѣшнее торговое движеніе направляется не вверхъ по Дунаю, а къ Черному морю, для дальнѣйшей доставки русскаго сырья на европейскія рынки, ибо придунайскія государства въ таковомъ вовсе не нуждаются, конкурируя съ нами на европейскихъ рынкахъ.

Движеніе морскихъ судовъ съ 1883 по 1889 годъ по Калійскому порту выражается нижеслѣдующими цифрами: ¹⁾.

¹⁾ Смѣтри приложеніе таблица № 26.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отшло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 786 | — | 116345 | — | 782 | — | 115894 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 427 | 55,0 | 88666 | 73,7 | 423 | 55,0 | 85215 | 73,7 |
| каботажномъ. | 359 | 45,0 | 30679 | 26,3 | 359 | 45,0 | 30679 | 26,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 211 | 49,5 | 36638 | 42,8 | 207 | 49,0 | 36187 | 42,8 |
| паровыхъ | 216 | 50,5 | 49028 | 57,2 | 216 | 51 | 49028 | 57,2 |
| съ товаромъ | 45 | 10 | 7207 | 8,3 | 305 | 72 | 67752 | 79,6 |
| съ балластомъ | 382 | 90 | 78459 | 91,7 | 118 | 28 | 17463 | 20,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 106 | 29,5 | 1612 | 5,2 | 106 | 29,5 | 1612 | 5,2 |
| паровыхъ | 253 | 70,5 | 29067 | 94,8 | 253 | 70,5 | 29067 | 94,8 |
| съ товаромъ | 274 | 76,3 | 28190 | 91,8 | 299 | 83,2 | 25126 | 81,8 |
| съ балластомъ. | 85 | 23,7 | 2489 | 8,2 | 60 | 16,8 | 5553 | 18,2 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами. | | | | | | | | |
| Русскимъ | 13 | 3 | 572 | 0,6 | 13 | 3 | 572 | 0,7 |
| Шведско-норвежскимъ | 1 | — | 451 | 0,5 | 1 | — | 451 | 0,5 |
| Германскимъ | 2 | — | 1017 | 1,3 | 2 | — | 1017 | 1,2 |
| Великобританскимъ. | 66 | 13,2 | 24960 | 29,1 | 66 | — | 24960 | 29,4 |
| Австро венгерскимъ | 205 | 49,1 | 34812 | 40,6 | 204 | 48,2 | 34669 | 40,7 |
| Румынскимъ. | 10 | 6,3 | 1448 | 1,6 | 9 | 6,3 | 1317 | 1,5 |
| Итальянскимъ | 2 | — | 348 | 0,5 | 2 | — | 348 | 0,4 |
| Греческимъ | 117 | 28,4 | 21090 | 24,6 | 115 | 27,2 | 20914 | 24,3 |
| Турецкимъ | 11 | — | 967 | 1,2 | 11 | — | 967 | 1,1 |

Изъ приводимыхъ цифровыхъ данныхъ видно:

1. Движеніе судовъ въ Киліи, по приходу и отходу постепенно сокращается. Въ 1883 г. пришло 109 судовъ тонажемъ 16.582 ласта, а въ 1891 г. 67 судовъ тонажемъ 9.930 ласт. Отшло въ 1883 г. 109 суд. тонажемъ 16.582 ласт. а въ 1891 г. 67 судовъ тонажемъ 9.930 ласт.

2. Сокращеніе судовъ произошло въ заграничномъ плаваніи именно: въ 1883 г. пришло 73 судна тонажемъ 13.161 ласт., а въ 1891 г. 7 судовъ 2.872 ласт. Отшло въ 1883 г. 73 суд. тонажемъ 13.161 ласт., а въ 1891 г. 7 суд. тонажемъ 2.872 ласт.

3. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 г. пришло 36 судовъ тонажемъ 3.421 ласт., а въ 1891 г. 60 суд. тонажемъ 7.038 ласт. Отошло въ 1883 г. 36 судовъ тонажемъ 3.421 ласт., а въ 1891 г. 60 суд. тонажемъ 7.038 ласт. или за 9 лѣтъ почти вдвое.

4. Заграничное плаваніе составляетъ 55% по числу и 74% по тонажу всѣхъ судовъ. На долю каботажа остается 45% числа и 26% тонажа всѣхъ судовъ.

5. Въ заграничномъ плаваніи паровыя и парусныя суда участвуютъ почти въ одинаковомъ размѣрѣ именно: паровыхъ 50,5% по числу и 57,2% по тонажу, а вторыхъ 49,5% по числу и 42,8% по тонажу всѣхъ судовъ. Съ товаромъ, по заграничному плаванію, пришло 10% числа 83% тонажа всѣхъ судовъ, а съ балластомъ 90% числа и 92% тонажа всѣхъ судовъ. Отошло съ товаромъ 72% числа и 80% тонажа всѣхъ судовъ, а съ балластомъ отошло 28% числа и 20% тонажа всѣхъ судовъ, что показываетъ что иностранныя суда приходятъ въ Килію преимущественно съ балластомъ и стало быть имѣютъ грузы только въ обратные рейсы.

6. Въ каботажномъ плаваніи паровыя суда значительно преобладали надъ парусными, занимая 70,5% по числу и 95% по тонажу всего движенія судовъ. На долю парусныхъ остается 29,5% числа и 5% тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ пришло въ каботажномъ плаваніи 76% по числу и 92% по тонажу судовъ. Съ балластомъ пришло 24% по числу и 8% по тонажу всѣхъ судовъ. Отошло съ товаровъ 83% числа и 82% тонажа съ балластомъ отошло 17% числа и 18% тонажа. Это показываетъ что въ Киліи, какъ и въ другихъ нашихъ придунайскихъ портахъ каботажное плаваніе имѣетъ достаточно грузовъ для приходящихъ и отходящихъ судовъ, а потому рейсы каботажа выгодны и онъ развивается.

7. Первое мѣсто въ Киліи принадлежитъ австровенгерскому флагу, который занимаетъ 50% числа и 41% тонажа всего заграничнаго грузоваго движенія. Второе мѣсто принадлежитъ греческому флагу (28% числа и 25% тонажа), третье мѣсто занимаетъ Англія (12% числа и 30% тонажа) и только четвертое мѣсто достается Россіи, владѣющей устьемъ Дуная и перевозящей по этой великой славянской рѣкѣ только 0,6% грузовъ, обращающихся въ городъ Киліи.

4. В и л к о в о.

Городъ Вилковъ, съ 2784 душъ жителей, составляетъ крайній

таможенный постъ при устьѣ Дуная, конкурирующій съ Сулиномъ, но очень конечно неудачно, вслѣдствіе мелководья бара Килійскаго рукава и потому иностранныя, глубокосидящія суда могутъ приходить въ Вилковъ только кружнымъ путемъ черезъ Сулинское гирло. При такихъ условіяхъ торговля этого порта съ Европою не можетъ выражаться иначе какъ самыми ничтожными итогами. Съ 1883 по 1891 годъ представляется въ слѣдующемъ видѣ, въ рубляхъ:

| годы | Отпускъ | Привозъ | въ то число мануфактуръ |
|------|---------|---------|----------------------------|
| 1883 | 135.180 | 13.911 | 688 |
| 1884 | 150.310 | 10.308 | 256 |
| 1885 | 116.588 | 4.378 | 588 |
| 1886 | 121.045 | 6.168 | 713 |
| 1887 | 122.460 | 1.455 | 309 |
| 1888 | 92.454 | 3.296 | 167 |
| 1889 | 86.374 | 5.932 | 339 |
| 1890 | 64.384 | 7.510 | 340 |
| 1891 | 47.849 | 3.540 | 159 |

Цифры эти показываютъ:

1. Постоянное и прогрессивное пониженіе какъ отпуска такъ и привоза сократившихся въ теченіе 9 лѣтъ почти въ 3 раза по отпуску и въ 4 раза по привозу. Это конечно вполне естественно вслѣдствіе ничтожности Вилкова, ничтожности его района и совершенно изолированнаго его положенія. Вести внѣшнюю торговлю съ Европой Вилкову нечѣмъ и не зачѣмъ, пока населеніе его не увеличится, а сообщенія со внутренностью страны Вилково не имѣетъ.

2. Весь привозъ иностранныхъ фабрикантовъ, выражавшійся въ 1883 году суммою 688 рублей, понизился въ 1891 году до 159 рублей. Абсолютная величина этого итога такова, что такого количества бакалейныхъ мануфактурныхъ товаровъ было бы недостаточно и для одной богатой семьи.

3. Главнымъ предметомъ вывоза служатъ: рыба соленая, икра, рыбій клей и т. д. т. е. предметы производства мѣстныхъ жителей имѣющихъ большія удобства для рыбнаго промысла.

4. Главными предметами привоза изъ за границы служатъ: лѣсной товаръ, въ томъ числѣ и деревянные готовыя рыболовные суда, каковыхъ въ 1885 году привезено 20 штукъ. Затѣмъ изъ за границы привозится даже свѣжая рыба, мука. Это показываетъ что Вилково не ведетъ никакой транзитной торговли и приходя-

ція сюда суда привозять только такіе предметы, которые могут быть потребляемы самими обывателями Вилково.

Движеніе морскихъ судовъ въ Вилково съ 1883 по 1889 годъ совершенно ничтожно, сравнительно съ грандіознымъ размѣромъ международнаго плаванія по Дунаю, направляющемуся черезъ благоустроенное Сулинское гирло и доставляющему сотни тысячъ рублей доходу въ видѣ сборовъ съ проходящихъ судовъ. Для насъ этотъ примѣръ очень поучителенъ, указывая на пользу благоустройства береговъ на что у насъ бояться тратить деньги и остаются въ большемъ убыткѣ. Въ цифрахъ движеніе судовъ выражается такъ ¹⁾:

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 98 | — | 1452 | — | 97 | — | 1452 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 5 | 5,0 | 220 | 15,1 | 5 | 5,1 | 220 | 15,1 |
| каботажномъ | 93 | 95,0 | 1232 | 84,9 | 92 | 94,9 | 1232 | 84,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| паровыхъ | 5 | 100,0 | 220 | 100,0 | 5 | 100,0 | 220 | 100,0 |
| съ товаромъ | 2 | 40,0 | 88 | 40,0 | 3 | 60,0 | 132 | 60,0 |
| съ балластомъ | 3 | 60,0 | 132 | 60,0 | 2 | 40,0 | 88 | 40,0 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 87 | 93,5 | 1050 | 86,0 | 86 | 93,5 | 1050 | 86,0 |
| паровыхъ | 6 | 6,5 | 182 | 14,0 | 6 | 6,5 | 182 | 14,0 |
| съ товаромъ. | 84 | 90,3 | 1120 | 90,9 | 46 | 50,0 | 628 | 50,9 |
| съ балластомъ | 9 | 9,7 | 112 | 9,1 | 46 | 50,0 | 604 | 49,1 |

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ видно:

1. Крайнюю ничтожность Вилково въ морскомъ отношеніи, ибо ежегодно, въ среднемъ, за 9 лѣтъ, приходило и уходило меньше чѣмъ по 10 судовъ (9,8 по приходу и 9,7 по отходу). Въ числѣ ихъ были однако суда заграничнаго плаванія, именно: 5 судовъ въ 9 лѣтъ, вѣроятно изъ числа невольныхъ путешествен-

¹⁾ Смотри приложение таблица № 27.

никовъ, арестованныхъ румынскими властями за ловлю рыбы въ чужихъ, т. е. румынскихъ водахъ.

2. При такомъ печальномъ положеніи мореходства въ Вилковъ, говорить о немъ не стоитъ, развѣ, смѣха ради, указать что это единственный портъ въ Россіи, гдѣ заграничное плаваніе принадлежитъ одному русскому флагу, хотя здѣсь собственно мореходства нѣтъ, а существуетъ одно рыболовство, при впаденіи рѣки Дуная въ Черное море.

Городомъ Вилковымъ оканчивается серія нашихъ Дунайскихъ портовъ, конкурирующихъ съ румынскими портами Галацомъ, Браиловымъ и Тульчею, значеніе коихъ обуславливается тѣмъ, что они расположены на межѣ, далѣ которой пароходы океанскаго плаванія подыматься не могутъ. Иностранная суда приходятъ сюда съ фабрикатами и каменнымъ углемъ, а берутъ обратно хлѣбъ. По даннымъ Европейской Дунайской комиссіи, за 1887 годъ вывозъ отсюда хлѣба выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

Румынскіе порты:

| | |
|----------|-----------|
| Браиловъ | 6.507.740 |
| Галацъ | 1.100.494 |
| Тульча | 125.692 |
| Итого | 7.733.890 |

Русскіе порты:

| | |
|---------|---------------------------------|
| Рени | 50.828 |
| Измаиль | 264.834 |
| Килия | 79.446 |
| Итого | 394.108 англійскихъ квинталовъ. |

Неужели же въ Бессарабіи такъ мало хлѣба, или есть другія причины?

Разумѣется, нѣтъ слѣдствія безъ причинъ и таковая изображается г. Красильниковымъ такъ:

„Галацъ и Браиловъ, особенно послѣдній, представляютъ собою главные мѣста хлѣбнаго экспорта съ Дуная. Весьма понятно, что до 1878 года, т. е. пока Измаиль, Килия и Рени

¹⁾ Эти данныя взяты изъ статьи Красильникова въ „Русскомъ Обозрѣніи“ за сентябрь 1893 года.

„были подъ румынскимъ владычествомъ, Румыніи не было разсчета дѣлать что-либо въ смыслѣ развитія этихъ городовъ, такъ какъ владѣніе ими никогда не считалось прочнымъ. Для поднятія же Галаца и Браилова румынское правительство употребило всѣ зависящія отъ него мѣры. Существеннѣйшимъ мѣропріятіемъ было объявленіе ихъ свободными городами (*portofranco*), затѣмъ слѣдовало устройство каменныхъ набережныхъ и различныя льготы пароходнымъ компаніямъ. Эти мѣры повлекли за собою сосредоточеніе въ этихъ городахъ капиталовъ, представителями коихъ въ настоящее время являются иностранныя фирмы“

„Нашъ Рени стоитъ бокъ-о-бокъ съ Галацомъ: ихъ раздѣляетъ только Прутъ; но, тѣмъ не менѣе, городъ величайшей въ мірѣ Имперіи представляетъ грязное село, насчитывающее не болѣе 4,000 жителей населенія“

Описывая Рени мы остановили вниманіе на главной опорѣ его вѣдшей торговлѣ, вызывающей прогрессивный отпущекъ изъ Рени хлѣба, именно на вѣтви желѣзной дороги изъ Тирасполя; но пока мы успѣли добраться до конца описанія черноморскихъ портовъ, въ печати появилась выписка изъ № 169 „Собранія узаконеній и распоряженій правительства“, въ которой подъ № 1313, сообщается *объ упраздненіи ренійской вѣтви югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ*. Такимъ образомъ извѣстный финансистъ, экономистъ, патріотъ и хозяинъ югозападныхъ дорогъ, г. Білюхъ, призналъ, что ему невыгодно эксплуатировать ренійскую вѣтвь и успѣлъ исходатайствовать ея закрытіе. Оно и правда: зачѣмъ возить купленный въ Бессарабіи хлѣбъ на Дунай, когда „къ намъ въ Одессу“ ему идти ближе, „наши“ склады для него есть, построенные на гарантированные правительствомъ облигаціи, при Одесской станціи. „Наша хлѣбная торговля“, т. е. еврей-скупщики, еврей-коммисіонеры иностранныхъ экспортеровъ, и еврей югозападныхъ дорогъ, предоставляющіе скупщикамъ ссуды подъ залогъ хлѣба, вовсе не нуждаются въ развитіи русскихъ портовъ на Дунаѣ: —это дѣло Министерства Финансовъ, которое вѣдаетъ русскую торговлю и Министерства Земледѣлія, которое заботится о выгодномъ для земледѣльцевъ сбытѣ русскаго хлѣба!

Б. Мореходство и торговля портовъ Сѣвернаго берега Чернаго моря.

Всѣ порты сѣвернаго берега Чернаго моря, включая сюда и всѣ Азовскіе порты, находятся совершенно въ одинаковыхъ,

тождественныхъ условіяхъ по отношенію къ внѣшней торговлѣ. Всѣ они, благодаря общему принципу сооруженія нашей сѣти для *сбыта земледѣльческихъ произведеній центральныхъ и южныхъ губерній къ морю* для дальнѣйшаго отправленія моремъ на европейскіе рынки, служатъ не только центрами для своихъ раіоновъ, но и складами транзитнаго хлѣба, доставляемаго, благодаря тарифнымъ фокусамъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, изъ мѣстъ весьма отдаленныхъ и даже иногда совсѣмъ не тяготящихся къ бассейну Чернаго моря.

Всѣ наши порты, благодаря этому, служатъ складами хлѣба, уже проданнаго производителями экспортерамъ-иностранцамъ или ихъ комиссіонерамъ, которые затѣмъ требуютъ изъ-за границы присылки судовъ для постепенной перевозки, собранныхъ въ складахъ запасовъ, туда, куда признаютъ нужнымъ направить, по своимъ спекулятивнымъ расчетамъ. Русскія фирмы въ хлѣбной торговлѣ на югѣ совсѣмъ не участвуютъ; а немногія греческія и итальянскія фирмы, занимавшіяся экспортомъ хлѣба, до постройки еврейско-нѣмецкою бликою сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, постепенно сошли со сцены, уступивъ мѣсто русскимъ евреямъ-комиссіонерамъ разныхъ заграничныхъ еврейскихъ фирмъ. Вслѣдствіе такого положенія нашей внѣшней хлѣбной торговли на югѣ, вполнѣ естественно преобладаніе въ ней иностраннаго мореходства, что и служитъ главнымъ тормазомъ для прогресса отечественнаго мореходства и активной внѣшней торговли.

Такой гибельный для Россіи порядокъ внѣшней торговли установился такъ прочно и закрѣпленъ начертаніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ такъ крѣпко, что еслибы даже тарифы и торговый кредитъ не помогали ему, то все-таки нѣтъ никакой надежды, чтобы онъ измѣнился къ лучшему въ близкомъ будущемъ. Отнесемся въ силу сего объективно къ современному положенію вещей, какъ къ „совершившемуся факту“ (*fait accompli*) и посмотримъ, какъ отражается этотъ порядокъ на движеніи морскихъ судовъ въ портахъ сѣвернаго берега Чернаго моря, включая сюда и все Азовское море.

При этомъ мы, опять таки, не будемъ входить въ подробное изслѣдованіе качества и направленія грузовъ въ иностранныя государства, ибо это дѣло нашихъ экспортеровъ, да притомъ для цѣли нашего труда совершенно достаточно общихъ грузовыхъ операцій нашихъ портовъ, для сужденія о развитіи или упадкѣ въ нихъ морской торговли.

5. Г. Аккерманъ.

Г Аккерманъ имѣетъ весьма большое населеніе именнно 43.943 души обоого пола и лежитъ на обширномъ Днѣстровскомъ лиманѣ и, стало быть, судя по картѣ, расположенъ очень выгодно въ морскомъ отношеніи. Но входъ въ лиманъ по его мелководью не удобенъ: суда слѣдующія въ Аккерманъ, войдя въ устье, отгружаются на лодки до 5 футъ и тогда уже съ остальнымъ грузомъ достигаютъ Аккермана. При такихъ неудобствахъ иностранная, глубокоосидающія суда не приходятъ въ Аккерманъ за хлѣбомъ, предпочитая получать таковой въ благоустроенномъ одесскомъ портѣ, куда онъ и доставляется изъ Аккермана на баржахъ, буксируемыхъ пароходами и на парусныхъ судахъ. Притомъ Аккерманъ не попалъ въ сѣть желѣзныхъ дорогъ и потому служитъ лишь для мѣстной торговли окружающаго его района, весьма ограниченного близостію двухъ желѣзнодорожныхъ линій: Одеса-Раздѣльная и Бендеры-Рени. Поэтому виѣшняя торговля Аккермана совершенно ничтожна и если заслуживаетъ упоминанія то развѣ для характеристики нашихъ приморскихъ пунктовъ, даже значительно населенныхъ, которые, по русской пословицѣ, сидятъ у моря и терпѣливо ждутъ того, когда обращено будетъ вниманіе правительства на предоставленіе жителямъ возможности пользоваться моремъ для увеличенія ихъ благосостоянія.

Съ 1883 по 1891 годъ обороты Аккермана по виѣшной торговлѣ выражаются слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | не было | 430 |
| 1884 | 380 | 540 |
| 1885 | 540 | 1.559 |
| 1886 | 1.006 | не было |
| 1887 | 3.360 | не было |
| 1888 | 16.500 | 302 |
| 1889 | 450 | 1.009 |
| 1890 | не было | 500 |
| 1891 | не было | 326 |

Подробнаго анализа дѣлать нечего, ибо ясно видно что подобная торговля не можетъ имѣть никакого значенія для города съ 40 т населенія и происходитъ совершенно случайно.

Движеніе морскихъ судовъ въ Аккерманѣ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

¹⁾ Смотри приложение таблица № 28.

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего | 3132 | — | 137761 | — | 3130 | — | 137352 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 6 | 0,2 | 137 | 0,9 | 7 | 0,2 | 163 | 0,1 |
| каботажномъ. | 3126 | 99,8 | 137624 | 99,1 | 3123 | 99,8 | 137189 | 99,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 6 | 100 | 137 | 100 | 7 | 100 | 163 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ | 1 | 16,6 | 15 | 10,9 | 6 | 85,7 | 148 | 90,7 |
| съ балластомъ | 5 | 83,4 | 122 | 89,1 | 1 | 14,3 | 15 | 9,3 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1092 | 34,9 | 19450 | 14,1 | 1101 | 35,2 | 19678 | 14,3 |
| паровыхъ | 2034 | 65,1 | 118174 | 85,9 | 2022 | 64,8 | 117511 | 85,7 |
| съ товаромъ | 2627 | 84,3 | 118467 | 86,8 | 2672 | 85,5 | 123980 | 90,3 |
| съ балластомъ | 499 | 15,7 | 19157 | 13,2 | 451 | 14,5 | 13209 | 9,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | — | — | — | — | 1 | 14,3 | 26 | 15,9 |
| Греческимъ | 2 | 33,3 | 64 | 46,7 | 2 | 28,5 | 64 | 39,4 |
| Турецкимъ. | 4 | 66,7 | 73 | 53,3 | 4 | 57,2 | 73 | 44,7 |

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ вытекаютъ слѣдующія заключенія:

1. Хотя аккерманская таможня открыта для иностранныхъ судовъ и торговли, но объ нихъ говорить не стоитъ когда въ теченіе 9 лѣтъ пришло 6 судовъ, тонажемъ 137 ластовъ, а отошло 77 судовъ тонажемъ 163 ласт. каковымъ количествомъ судовъ и грузовъ опредѣляется размѣръ всей морской торговли Аккермана съ Европой.

2. Аккерманъ поэтому можно правильно считать каботажнымъ портомъ, въ которомъ мореплаваніе находится въ благопріятныхъ условіяхъ и правильно развивается. Въ 1883 году пришло 235 суд. тонажемъ 7.912 ласт., а въ 1891 г. 311 суд. тонажемъ 14.912 ласт. Отошло въ 1883 г. 240 суд. тонажемъ 8.005 ласт., а въ

1891 г. 313 суд. тонажемъ 14.941 ласт. т. е. морскія перевозки увеличились вдвое.

3. Въ каботажномъ плаваніи преобладали паровыя суда составляя 65% числа и 86% тонажа. Парусныхъ судовъ было 35% всего числа судовъ и только 14% всего тонажа, что указываетъ на весьма мелкій размѣръ судовъ паруснаго каботажа.

4. Съ товаромъ пришло каботажныхъ судовъ 84% съ балластомъ 16%. Товары занимали 87% всего тонажа пришедшихъ судовъ, а 13% оставалось на долю балласта. Отошло съ товаромъ 85,5% и только 14,5% съ балластомъ. Товары занимали 90% всего тонажа отошедшихъ судовъ и только 10% тонажа осталось для балласта. Слѣдовательно каботажныя суда имѣютъ достаточно грузовъ при приходѣ и отходѣ, а потому вполне естественно перевозка грузовъ выгодна и вызываетъ развитіе каботажа.

5. Изъ 6 пришедшихъ пзъ за границы судовъ 4 были подъ турецкимъ и 2 подъ греческимъ флагомъ. При отходѣ за границу къ нимъ прибавилось 1 русское судно тонажемъ 26 тоннъ.

6. Одесса.

Одесса, претендующая на званіе южной столицы Россіи, дѣйствительно представляетъ нынѣ безспорно наиболѣе населенный (284.985 душъ об. пола) и наиболѣе благоустроенный городъ и портъ на Черномъ морѣ, который по красотѣ своего мѣстоположенія не имѣетъ себѣ равнаго. Развитіе желѣзнодорожной сѣти, субсидируемаго пароходства и частнаго мореходства отразилось больше всего на развитіи благосостоянія и торговыхъ оборотовъ Одессы, гдѣ сосредоточивается цвѣтъ еврейскихъ капиталовъ и интеллигенціи, такъ что преобладаніе этого элемента вызвало даже нѣкоторыя ограниченія въ организациі городского самоуправления. Торговые обороты Одессы отъ того конечно пострадать не могутъ и они быстро возрастаютъ, одновременно съ сокращеніемъ русской торговли Петербурга, какъ можно судить по нижеслѣдующимъ цифрамъ отпуска и привоза Одессы и Петербурга, которыя мы выпишемъ параллельно: отпускъ въ рубляхъ былъ.

| Годы | Изъ Петербурга | Изъ Одессы |
|----------------|----------------|-------------|
| 1883 | 108.058.784 | 85.687.865 |
| 1884 | 91.413.178 | 90.084.420 |
| 1885 | 62.624.604 | 102.192.740 |
| 1886 | 63.229.083 | 88.168.722 |

| Годы | Изъ Петербурга | Изъ Одессы |
|------|----------------|-------------|
| 1887 | 59.762.531 | 122.904.754 |
| 1888 | 66.092.080 | 162.202.404 |
| 1889 | 70.813.734 | 159.443.189 |
| 1890 | 62.188.053 | 126.515.141 |
| 1891 | 60.845.447 | 124.782.208 |

Видимо, что, имѣя въ своихъ рукахъ, желѣзнодорожную сѣть, тарифную игру и банковый кредитъ,—одесскіе евреи не дремали и взяли большой перевѣсъ въ отпускѣ хлѣба надъ Петербургомъ, куда хлѣбъ доставляется воднымъ путемъ по Волгѣ, постоянно мелѣющей и представляющей, съ каждымъ годомъ, большія и большія затрудненія для судоходства. А потому вполне понятно, что въ неурожайные года, какими были два послѣдніе 1890 и 1891, и даже при воспрещеніи вывоза хлѣба за границу,—Одесса отпустила хлѣба болѣе чѣмъ отпускалось черезъ Петербургъ въ самые урожайные годы 1888 и 1889. Во всякомъ случаѣ Петербургскій портъ потерялъ свое первенство въ хлѣбной торговлѣ и никогда не возвратитъ такового безъ особыхъ заботъ Правительства.

По отношенію къ привозу Петербургъ еще не потерялъ своего первенства, но этимъ онъ обязанъ исключительно *потребленію собственнаго населенія*, которое перевалило за миллионъ и почти въ четыре раза превосходитъ населеніе Одессы, да при томъ состоитъ изъ самыхъ богатыхъ представителей нашей аристократіи и чиновничества, потребляющихъ преимущественно предметы роскоши европейскаго производства. Вотъ цифры иностраннаго привоза въ рубляхъ:

| Годы | въ Петербургъ. | въ Одессу. |
|------|----------------|------------|
| 1883 | 67.922.954 | 60.094.897 |
| 1884 | 65.097.564 | 65.026.690 |
| 1885 | 54.615.178 | 56.920.247 |
| 1886 | 60.321.893 | 66.107.153 |
| 1887 | 60.498.000 | 39.632.723 |
| 1888 | 60.595.512 | 43.654.193 |
| 1889 | 71.415.681 | 45.893.093 |
| 1890 | 72.545.003 | 49.090.405 |
| 1891 | 62.292.039 | 55.635.360 |

Разсматривая эти цифры слѣдуетъ принять въ соображеніе то, что съ 1886 года привозъ иностранныхъ товаровъ въ Россію уменьшился, вслѣдствіе развитія отечественной промышленности и высокихъ покровительственныхъ пошлинъ. Если въ послѣдніе

два года неурожаи значительно сократили потребление дорогих иностранных товаров, то не въ Петербургѣ, конечно, гдѣ всѣ живутъ жалованьемъ или рентою, а въ средѣ пострадавшей отъ высокой цѣны на хлѣбъ массѣ населенія, которое снабжалось заграничнымъ товаромъ черезъ Одессу. Вслѣдствіе этого привозъ остался почти безъ перемѣны для Петербурга, а много сократился, за послѣдніе пять лѣтъ, въ Одессѣ. Такимъ образомъ приостановившійся прогрессъ иностраннаго привоза черезъ Одессу, по всей вѣроятности, пойдетъ опять въ гору вмѣстѣ съ увеличеніемъ благосостоянія населенія въ районѣ Чернаго моря.

Но еще болѣе шансовъ на увеличеніе привоза черезъ Одессу даетъ начинающаяся коммерческая дѣятельность Добровольнаго флота, созданнаго по инициативѣ Москвы, общимъ порывомъ русскаго патриотизма, въ 1878 году ¹⁾ Окончательная организація этого великаго, для развитія нашего торговаго флота, предпріятія, еще не вполне установилась, но о главной части его дѣятельности именно: *о началѣ русской активной внѣшней торговли*, о вывозѣ изъ Одессы, на судахъ добровольнаго флота, русскихъ произведеній въ Индію, Китай и наши тихоокеанскія владѣнія, уже имѣются точныя данныя, которыя для многихъ будутъ новостію, ибо мы совсѣмъ почти не знаемъ что дѣлается у насъ по части торговаго мореходства.

Петербургъ также отправляетъ наемные параходы и суда Добровольнаго флота, съ разными грузами, въ Владивостокъ и, стало быть, во всѣ океанскіе порты Индіи, Индо-Китая и Китая, которые лежатъ по дорогѣ въ Сахалинъ и Владивостокъ; но географическое положеніе Одессы даетъ ей большое преимущество передъ Петербургомъ. Изъ всѣхъ русскихъ портовъ только Севастополь находится еще ближе къ Индіи чѣмъ Одесса и въ отношеніи стоянки судовъ Добровольнаго флота имѣетъ передъ нею многія преимущества. Если же принять въ соображеніе что отъ Бомбея до Одессы 3.952 мор. мили; до Севастополя 3.922 мор. мили а до Петербурга 7360 м. т. е. Петербургъ дальше отъ Бомбея чѣмъ Одесса на 3438 миль, то сдѣлается очевиднымъ что, при вдвое длиннѣйшей дорогѣ изъ Петербурга въ Бомбей, не можетъ быть опасной конкуренціи между Петербургомъ и Одессою въ дешевизнѣ фрахтовъ и, стало быть, въ выгодности Одессы для перевозки русскихъ товаровъ въ наши тихоокеанскія владѣнія и порты

¹⁾ Начало Добровольнаго флота А. Е. Носа. Изв. Имп. Общ. Сод. Русс. торг. морех. Выпускъ XL. Москва, 1890 г.

дальняго востока, лежащіе по пути ¹⁾). Такимъ образомъ, при развитіи рейсовъ Добровольнаго флота и частныхъ обществъ, на дальній востокъ, на долю Одессы и Севостополя выпадаетъ благополучіе служить непосредственной активной торговлѣ Россіи съ дальнимъ востокомъ и снабжать наше отечество, безъ посредства иностранныхъ коммиссіонеровъ и биржъ, болѣе дешевыми произведеніями дальняго востока, купленными на мѣстѣ, изъ первыхъ рукъ и доставленныхъ въ Россію ближайшимъ, самымъ дешевымъ, морскимъ путемъ, на своихъ собственныхъ корабляхъ. Но это пока еще мечта и она обратится въ дѣйствительность лишь тогда, *когда Москва*, задумавшая и осуществившая Добровольный русскій флотъ, со всѣми ея капиталами и предприимчивостью, *приметъ участіе въ активной внѣшней торговлѣ съ дальнимъ востокомъ*, начало чему уже положено перевозкою чайныхъ грузовъ изъ Китая, черезъ Одессу. Но чай есть предметъ роскоши, заставляющій насъ платить за него китайцамъ наличныя деньги, что невыгодно и весьма желательно если не замѣнить его своимъ, то обмѣнивать этотъ предметъ на наши мануфактуры, которыя пользуются такою доброю славою въ Китаѣ, что англичане, для успѣшнаго сбыта своихъ фабрикатовъ, поддѣлываютъ наши клейма для издѣлій, изготовляемыхъ для Небесной Имперіи. Возстановленіе по постройкѣ Сибирской дорорн Кяхтинской торговли, въ прежнемъ размѣрѣ, едва ли возможно, послѣ открытія Китаемъ тихоокеанскихъ портовъ для всѣхъ иностранцевъ, но конкуренція съ послѣдними, при болѣе высокомъ качествѣ русскихъ издѣлій и болѣе короткомъ пути перевозки, общаетъ полную побѣду т. е. возстановленіе обмѣнной торговли съ Китаемъ, при болѣе выгодныхъ для Россіи условіяхъ. Сила вещей сильнѣе людей и практическій опытъ, собственная выгода, съ теченіемъ времени, заставятъ Москвичей, вмѣсто выписыванія восточныхъ произведеній черезъ лондонскихъ и гамбургскихъ коммиссіонеровъ, обратиться къ услугамъ Добровольнаго флота, или заводить свои собственные океанскіе пароходы, для непосредственныхъ сношеній съ дальнимъ востокомъ. Но оставимъ мечты о будущемъ и перейдемъ къ настоящему.

Въ таможенныхъ отчетахъ отпускъ изъ Россіи на дальній востокъ черезъ Одессу регистрируется съ 1886 года и выражается

¹⁾ Отъ Москвы до Одессы по желѣзной дорогѣ 1586 верстъ; до Севастополя 1461 вер. и до Петербурга 604 вер. Излишекъ пробѣга отъ Чернаго моря (857 и 982 вер.), при высокомъ тарифѣ, можетъ уравниваться для Москвы удлинненіе морскаго пути на Петербургъ, но замерзаніе его на полгода не устранимо.

слѣдующими, прогрессивно возрастающими числами. Отправлено изъ Одессы въ рубляхъ.

| | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 | 1890 | 1891 |
|--|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|
| Во Владивостокъ. | 3.353.763 | 5.420.474 | 3.441.071 | 13.464.987 | 10.654.123 | 13.007.746 |
| Въ Индію | — | 257.960 | 422.327 | 426.500 | 202.369 | 200.574 |
| Въ Николаевскъ на Амурѣ. | 912.585 | 79.965 | 4.168.377 | 474.637 | 81.638 | 128.525 |
| Въ Петропавловскъ. | — | — | 5.000 | 1.587 | — | — |
| На Сахалинѣ. | 110.662 | 78.197 | 198.475 | 14.764 | — | — |
| Въ Японію. | — | 551.579 | 5.060 | 2.040 | — | — |
| Въ Китай | 132.388 | 76.827 | 396.072 | 171.432 | 16.630 | 86.483 |
| Въ Хабаровскъ | — | — | 2.880 | — | — | — |
| Въ Александровскій портъ на устьѣ Амура, вмѣстѣ съ Николаевскимъ | — | 62.171 | — | 766.777 | — | — |
| Въ Хабаровскъ | — | — | — | — | 3.317 | 5.060 |
| Въ Благовѣщенскъ. | — | — | — | — | 1.449 | — |
| Въ Нерчинскъ | — | — | — | — | 43.250 | — |

Каждый годъ возрастающее число пунктовъ назначенія грузовъ доказываетъ какъ необходимы и полезны торговые рейсы пароходовъ Добровольнаго флота, а возрастаніе отпуска во Владивостокъ, въ теченіе 6 лѣтъ, съ 3-хъ до 13-ти милліоновъ рублей, лучше всего характеризуетъ вѣроятность развитія нашихъ торговыхъ операцій на дальнемъ востокѣ и великое значеніе этой, активной русской торговли, для правильной постановки общаго вопроса о внѣшней торговлѣ Россіи и о реальныхъ выгодахъ, которыя можетъ извлечь изъ нея Россія.

Петербургъ тоже ведетъ торговлю съ дальнимъ востокомъ, при содѣйствіи пароходовъ Добровольнаго флота, и эта торговля заносится въ таможенные отчеты съ 1886 года но, по всей вѣроятности не вполнѣ. Происходитъ это потому что изъ Петербурга отправляются во Владивостокъ предметы интендантскаго и военнаго снабженій для войскъ расположенныхъ въ тихоокеанскихъ владѣніяхъ и отправляются военнымъ вѣдомствомъ безъ регистраціи таможеню. Эти грузы всегда останутся за Петербургомъ, и никогда не перейдутъ въ Одессу, но очень прискорбно что, не

имѣя въ Петербургѣ достаточнаго числа пароходовъ Добровольнаго флота, военное вѣдомство вынуждено фрахтовать нѣмецкія и англійскія суда и, такимъ образомъ, *при неизбѣжной необходимости снабжать наши колоніи русскими издѣліями, это снабженіе производится при посредствѣ иностранныхъ судовъ.* Это совершенно упраздняетъ все полезное для мореходства значеніе отправокъ изъ Петербурга на дальній востокъ, ибо пользованіе для сего иностранными судами, получающими высокій фрахтъ, равносильно выдачѣ преміи иностранному мореходству, въ ущербъ развитію русскаго торговаго мореходства. Рейсы изъ Петербурга во Владивостокъ слѣдовало бы непременно прировнять къ дальнему каботажу т. е. сдѣлать ихъ дозволенными только для русскихъ судовъ, не обманывая себя однимъ поднятіемъ русскаго флага.

Въ силу всего вышеизложеннаго о торговлѣ Петербурга съ Владивостокомъ изъ таможенныхъ отчетовъ, можно извлечь только слѣдующее. Отправлено въ рубляхъ:

| | 1886 | 1888 | 1889 | 1890 | 1891 |
|------------------|-----------|---------|---------|---------|------------|
| Во Владивостокъ. | 3.353.763 | 365.611 | 405.317 | 913.002 | 1.088.353. |
| Въ Николаевскъ | 912.585 | — | — | — | — |
| На Сахалинъ. | 110.662 | — | — | — | — |
| Въ Китай | 132.388 | — | — | — | — |
| Въ Японію. | 209.504 | — | — | — | — |

Такимъ образомъ торговля Петербурга съ Владивостокомъ не можетъ быть сравниваема съ торговлею Одессы, хотя, повторяю, приводимыя цифры не полны и вѣроятно значительнѣе, особенно въ послѣдніе годы, когда для уссурійской дороги отправлялись изъ Петербурга рельсы, вагоны, локомотивы и другія желѣзнодорожныя принадлежности.

Болѣе слабая торговля Петербурга, впрочемъ, совершенно естественна, но, не смотря на сравнительныя невыгоды, она всегда должна оставаться въ интересахъ развитія морскаго и военнаго могущества Россіи, на берегахъ Тихаго океана. Желательно лишь одно, чтобы для этого не употреблялись иностранныя, а наши національныя суда.

Обращаясь опять къ торговлѣ Одессы, мы увидимъ ничтожность отправокъ товаровъ изъ Россіи въ Китай, Японію и Индію. Это показываетъ что прямая торговля съ этими странами еще не началась, а дѣлаются только пробы, небольшіе ея опыты. Очень жаль что привозъ изъ Владивостока и попутныхъ портовъ

дальняго востока не выдѣленъ по таможеннымъ отчетамъ, ибо тогда еще яснѣе была бы видна вся необходимость увеличить отпускъ русскихъ издѣлій въ эти страны, гдѣ мы покупаемъ на наличные деньги колоссальное количество произведеній Китая, Индіи и Японіи начиная съ чаю, котораго привезено въ Россію, въ 1891 году, 1.867.467 пудовъ на сумму 32.255.397 рублей. Въ томъ же году, черезъ Одессу, мы отправили въ Китай русскихъ произведеній только на сумму 86.483 рубля; да изъ Петербурга ничего не отправили... Понятно что торговля съ дальнимъ Востокомъ есть дѣло солидное, требующее большого капитала и честности, и потому трудно доступное для одесскихъ коммерсантовъ, воспитанныхъ на обманной скупкѣ и приѣмѣ хлѣба у крестьянъ и на гешефтахъ по перевозкѣ, перепродажѣ хлѣба и прибавленіи къ нему всякихъ примѣсей, даже такими крупными фирмами какъ Дрейфузъ и К^о. Поэтому, повторяемъ, наша торговля съ дальнимъ востокомъ черезъ Одессу, Севастополь и черезъ другіе порты сѣвернаго берега Чернаго моря, получить серьезное значеніе и принесть Россіи настоящую пользу только тогда, когда за нее примутся московскія и вообще русскія крѣпкія фирмы, составившія себѣ репутацію долгимъ своимъ существованіемъ и честнымъ веденіемъ торговаго дѣла. Когда же это будетъ—не знаю. Однако, въ виду такъ ярко выразившагося, на Нижегородской ярмаркѣ настоящаго (1893) года, сознанія русскаго купечества въ необходимости освободить русскую торговлю отъ зависимости иностранцевъ, *полагаю что это время не далеко!*

Движеніе морскихъ судовъ въ одесскомъ портѣ за 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 37625 | — | 8637412 | — | 37813 | — | 8635977 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 10928 | 29,4 | 5899478 | 68,3 | 10831 | 28,6 | 5881675 | 68,2 |
| каботажномъ | 26697 | 70,6 | 2737934 | 31,7 | 26982 | 71,4 | 2754302 | 31,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| нарусныхъ | 1028 | 9,3 | 117668 | 2,2 | 983 | 9,7 | 11527 | 1,9 |
| паровыхъ | 9900 | 90,7 | 5781810 | 97,8 | 9848 | 90,3 | 5766048 | 98,1 |
| съ товаромъ | 6070 | 55,5 | 3054031 | 51,7 | 9289 | 85,6 | 5242461 | 89,1 |
| съ балластомъ. | 4858 | 44,5 | 2845447 | 48,3 | 1551 | 14,4 | 639214 | 10,9 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 29.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о/ о | Ластовъ | о/ о | Отошло судовъ | о/ о | Ластовъ | о/ о |
|--|------------------|---------|---------|---------|------------------|---------|---------|---------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 14028 | 52,5 | 458255 | 16,7 | 14444 | 53,5 | 463164 | 16,8 |
| паровыхъ | 12669 | 47,5 | 2279679 | 83,3 | 12538 | 46,5 | 2291138 | 83,2 |
| съ товаромъ | 25072 | 93,9 | 2413204 | 88,1 | 15645 | 57,9 | 2012207 | 73,5 |
| съ балластомъ. | 1625 | 6,1 | 324730 | 11,9 | 11337 | 42,1 | 742095 | 26,5 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 1715 | 15,7 | 873606 | 14,7 | 1618 | 15,0 | 860395 | 14,7 |
| Шведско-норвежскимъ | 136 | — | 75970 | 1,2 | 135 | — | 75559 | 1,2 |
| Датскимъ. | 146 | — | 80596 | 1,2 | 146 | — | 80551 | 1,2 |
| Германскимъ | 141 | — | 82889 | 1,3 | 161 | — | 83136 | 1,3 |
| Великобританскимъ. | 5956 | 54,6 | 3632720 | 61,4 | 5961 | 55,5 | 3626700 | 61,3 |
| Французскимъ | 231 | 2,2 | 164327 | 2,6 | 231 | 2,2 | 164524 | 2,6 |
| Австро-венгерскимъ | 1085 | 9,9 | 476932 | 8,8 | 1081 | 9,9 | 476659 | 8,7 |
| Голландскимъ | 4 | — | 2491 | — | 4 | — | 2491 | — |
| Бельгійскимъ. | 97 | — | 59947 | 1,1 | 97 | — | 60431 | 1,2 |
| Греческимъ | 522 | 4,8 | 88393 | 1,4 | 520 | 4,7 | 89212 | 1,5 |
| Турецкимъ. | 275 | 2,6 | 16679 | 0,2 | 277 | 2,6 | 16577 | 0,5 |
| Итальянскимъ | 577 | 5,4 | 334228 | 5,6 | 578 | 5,4 | 334288 | 5,6 |
| Прочихъ государствъ | 22 | — | 10681 | 0,1 | 22 | — | 11152 | 0,1 |

Приведенныя цифровыя данныя показываютъ:

1. Морская торговля Одессы правильно развивается. Въ 1883 г. пришло 3.844 суд. тонажемъ 740.443, а въ 1891 г. 4.120 суд. тонажемъ 1.063.106 ласт. Отошло въ 1883 г. 3.912 суд. тонажемъ 736.680, а въ 1891 г. 4.153 тонажемъ 1.066.979. Это увеличеніе происходитъ какъ по заграничному, такъ и по каботажному плаванію.

2. По заграничному плаванію въ 1883 году пришло 1.089 суд. тонажемъ 524.337 ластовъ, а въ 1891 г. 1.113 суд. тонажемъ 648.841 ласта; отошло въ 1883 г. 1.079 суд. тонажемъ 514.271 ласт., а въ 1891 г. 1.110 суд. тонажемъ 653.250 ласт.

3. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 году было 2.755 суд. тонажемъ 216.106 ласт., а въ 1891 г. 3.007 суд. тонажемъ 414.265 ласт.; отошло 2.833 суд. тонажемъ 222.409 ласт., а въ 1891 г. 3.043 суд. тонажемъ 413.729 ласт.

4. Изъ общаго числа судовъ заграничное плаваніе по приходу занимаетъ 29% числа и 68,3% по тонажу судовъ и по отходу 28,6% числа всѣхъ судовъ тонажемъ 68,2%. Цифры эти пока-

зываютъ, что въ заграничномъ плаваніи суда были весьма большаго тонажа.

5. Каботажное плаваніе какъ по приходу 70,6% такъ и по отходу 71,6% всего числа судовъ, имѣло по тонажу только около 32% вмѣстимости.

6. Паровыя суда значительно преобладали въ заграничномъ плаваніи, составляя болѣе 90% по числу и до 98% тонажа всѣхъ пришедшихъ и отошедшихъ судовъ. На долю парусныхъ судовъ по приходу и отходу причитается менѣе 10% числа судовъ и до 2% вмѣстимости. Съ товаромъ пришло 55,5% всего числа судовъ, представлявшихъ до 55,5% тонажа. А съ балластомъ пришло 44,5% числа судовъ съ 48,3% тонажа. Другими словами половина пришедшихъ изъ-за границы судовъ пришла съ балластомъ. Отошло за границу съ товаромъ 86% всего числа судовъ при 89% общаго тонажа всѣхъ судовъ, такъ что съ балластомъ отошло только 14% числа и 11% тонажа всѣхъ судовъ, т. е. только весьма незначительное число судовъ, пришедшихъ изъ за границы не нашли себѣ въ Одессѣ обратныхъ грузовъ.

7. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ по числу парусныя суда на долю которыхъ по приходу и отходу причитается до 53%, тогда какъ на долю паровыхъ остается только до 47% всего числа судовъ. Но по отношенію къ тонажу, это блистательное участіе парусныхъ судовъ въ каботажномъ плаваніи оканчивается весьма печальнымъ: пароходы забираютъ болѣе 83% всѣхъ грузовъ, оставляя на долю парусниковъ около 17%. Съ товаромъ пришло до 94% числа и 88% тонажа всѣхъ каботажныхъ судовъ, такъ что съ балластомъ пришло всего 6% числа и 12% тонажа, что весьма благопріятно по сравненію съ приходящими изъ за границы судовъ. Отошло съ товаромъ 58% числа и 74% тонажа всѣхъ судовъ. Безъ товара отошло 42% числа и 26% тонажа судовъ; стало быть почти половина отошедшихъ каботажныхъ судовъ не могла найти въ Одессѣ обратныхъ грузовъ, что доказываетъ весьма малыя торговыя сношенія Одессы съ остальными Черноморскими портами.

8. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ англійскому флагу, покрывающему 54,6% числа и 61,4% общаго тонажа судовъ. Второе мѣсто принадлежитъ русскому флагу, покрывающему 15,7% числа и 14,7% общаго тонажа всѣхъ судовъ. Такое блистательное участіе русскаго флага въ заграничной торговлѣ объясняется тѣмъ, что изъ Одессы начинаютъ свои сроч-

ные и несрочные рейсы за границу три субсидируемых пароходныхъ предпріятія, содержащія слѣдующіе рейсы:

1. Добровольнаго флота — въ тихоокеанскія наши владѣнія; 2. Русскаго общества пароходства и торговли, — въ Константинополь, порты Средиземнаго моря и дальняго востока; 3. Дунайскаго пароходства. Кромѣ того отъ Одессы установился дальній каботаждъ въ Балтійское море и Сѣверный океанъ. Третье мѣсто занимаетъ австро-венгерскій флагъ (9,9% числа и 8,8% вмѣстимости); четвертое мѣсто итальянскій (5,4% числа и 5,6% вмѣстимости); пятое греческій флагъ (4,8% числа, 0,2% вмѣст.).

7. Очаковъ.

Съ именемъ Очакова, лежащаго противу Кинбурнской косы, соединяются воспоминанія о великомъ Суворовѣ, знаменитомъ Потемкинѣ и славномъ царствованіи Екатерины II. Крѣпость Очаковская построена крымскимъ ханомъ Менгли-Гиреемъ въ XV вѣкѣ на мѣстѣ существовавшаго еще до Р. X. греческаго поселенія „Алекторъ“. Эта грозная твердыня взята была штурмомъ въ 1788 году и навсегда присоединена къ Россіи. Древнее происхожденіе и славное историческое прошлое, не отвѣчаютъ современному значенію города Очакова, которое исчерпывается тѣмъ, что онъ своими укрѣпленіями загораживаетъ входъ въ Днѣпровскій лиманъ и, стало быть, защищаетъ Николаевъ и Херсонъ отъ покушеній непріятельскаго флота въ случаѣ европейской войны.

О внѣшней торговлѣ Очакова не стоитъ говорить, ибо за 9 разсматриваемыхъ нами лѣтъ никакого отпуска изъ Очакова не было, а привозъ былъ только въ 1883, 1885 и 1887 году и состоялъ изъ цемента, который былъ нуженъ для постройки укрѣпленій.

Движеніе морскихъ судовъ въ Очаковскомъ портѣ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

¹⁾ См. приложеніе таблица № 30.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 2533 | — | 60096 | — | 2528 | — | 60845 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 6 | 0,2 | 2878 | 47,8 | 6 | 0,2 | 2878 | 4,7 |
| каботажномъ. | 2527 | 99,8 | 57218 | 52,2 | 2522 | 99,8 | 57967 | 95,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| паровыхъ | 6 | 100 | 2878 | 100 | 6 | 100 | 2878 | 100 |
| съ товаромъ. | 5 | 83,3 | 2341 | 81,3 | 3 | 50 | 1458 | 50,6 |
| съ балластомъ. | 1 | 16,7 | 537 | 18,7 | 3 | 50 | 1420 | 49,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 2224 | 88,5 | 36740 | 64,1 | 2287 | 90,6 | 40165 | 74,4 |
| паровыхъ | 303 | 11,5 | 20478 | 35,9 | 235 | 9,4 | 14802 | 25,6 |
| съ товаромъ. | 1024 | 40,5 | 23268 | 40,6 | 2156 | 85,2 | 47817 | 82,4 |
| съ балластомъ. | 1503 | 59,5 | 33950 | 59,4 | 366 | 14,8 | 10150 | 17,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Шведско-норвежскимъ | 1 | — | 416 | 14,5 | 1 | — | 416 | 14,5 |
| Великобританскимъ. | 5 | — | 2462 | 85,5 | 5 | — | 2462 | 85,5 |

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ видно:

1. Очаковъ подобно Аккерману, предназначается, но мало служить, для иностранной торговли, такъ какъ за 9 лѣтъ его постигли только 6 иностранныхъ кораблей. Внутреннее, каботажное плаваніе здѣсь правильно развивается. Въ 1883 году пришло 151 суд. тонажемъ 4784 ласт., а въ 1891 г. судовъ было 302 тонажъ былъ 5192. Отошло въ 1883 году 163 суд. тонажемъ 4296 ласт., а въ 1891 г. 333 суд. тонажемъ 6789 ласт.

2. Въ каботажномъ плаваніи преобладали парусныя суда, коихъ было по приходу 88,5‰ числа и 64‰ тонажа всѣхъ судовъ. По отходу преобладаніе парусниковъ было еще сильнѣе, именно: 91‰ числа и 74‰ тонажа всѣхъ судовъ. Паровыхъ же судовъ въ приходъ было только 11,5‰ числа и 36‰ тонажа всѣхъ судовъ. По отходу же было 9‰ числа и 26‰ тонажа судовъ.

3. Съ товарами пришло менѣ половины судовъ, именно 40,5% всего числа судовъ, а остальные 59,5% пришли съ балластомъ. При отходѣ съ товаромъ нагрузились 85% всѣхъ судовъ и только 15% всѣхъ судовъ отошло съ балластомъ.

4. Изъ иностранныхъ судовъ пришли 5 подъ англійскимъ флагомъ и 1 подъ шведско-норвежскимъ. Русскихъ судовъ въ заграничномъ плаваніи не было.

8. Николаевъ.

Основаніе города Николаева, вмѣстѣ съ Херсономъ и Севастополемъ, составляетъ одно изъ самыхъ славныхъ дѣлъ славнаго царствованія Екатерины Великой. Въ избраніи этихъ трехъ пунктовъ выразилась глубокая государственная идея и правильный практический планъ осуществленія великой задачи: *развить морское могущество Россіи на Черномъ море*, — задачи, такъ блистательно начатой Петромъ Великимъ на Балтійскомъ морѣ. Геніальный исполнитель этой великой государственной идеи, Потемкинъ, „великолѣпный князь Тавриды“, послѣ взятія Очакова и присоединенія Крыма, вѣрно оцѣнилъ все значеніе Чернаго моря въ прогрессѣ могущества Россіи и, еще вѣрнѣе, начертилъ планъ будущаго развитія еще не существовавшаго тогда Черноморскаго флота, прославившагося съ тѣхъ поръ великими побѣдами и доблестною службою отечеству. Трудно найти такой удобный, совершенно недоступный для непріятельскаго флота, внутренний портъ, какъ Николаевъ, гдѣ представлялась полная возможность, съ совершенною безопасностью, собрать всѣ средства для организаціи, постройки и снабженія могущественнаго военнаго флота. Близость Херсона, съ его лѣсной биржею, на которую доставляется сплавомъ разнообразный лѣсной матеріалъ со всего бассейна Днѣпра и его притоковъ, при доступности этого города глубоко сидящимъ морскимъ судамъ и, при удобномъ водномъ сообщеніи съ Николаевымъ, при Потемкинѣ, т. е. во время исключительнаго господства деревянныхъ кораблей въ военномъ и коммерческомъ флотѣ увеличивала еще болѣе значеніе Николаева, соединяя въ одно цѣлое два порта, долженствовавшіе одинаково служить для сооруженія военныхъ и коммерческихъ судовъ, будущаго Черноморскаго флота. Но оба эти порта, вслѣдствіе замерзанія Днѣпра и Буга, дѣлаются недоступными для судовъ на 3 — 4 мѣсяца, а военный и коммерческій флотъ, на

незамерзающемъ Черномъ морѣ, должны работать круглый годъ, потому въ дополненіе къ Николаеву и Херсону, какъ главному депо, гдѣ въ безопасности отъ непріятеля могли собираться и сохраняться всѣ ресурсы Черноморскаго флота, необходимо было прибавить незамерзающій портъ, который доставлялъ бы центральную стратегическую позицію для господства русскаго военнаго флота на Черномъ морѣ. Такой портъ Потемкинъ нашелъ на Крымскомъ полуостровѣ, въ неимѣющей равной себѣ по удобству Севастопольской бухтѣ, способной служить для совершенно безопасной и покойной стоянки большого военнаго флота. Входъ и выходъ изъ этой бухты, для парусныхъ судовъ тогдашняго флота, удобенъ во всякое время дня и во всякій день, въ теченіи круглаго года. Прекрасный теплый климатъ и роскошная растительность южнаго берега Крыма обѣщали не только здоровое мѣстопробываніе для отдыха дѣйствующаго флота, но и великую будущность первому русскому морскому порту, заложенному среди татарскаго населенія вновь присоединенной къ Россіи области.

Во всякомъ случаѣ и до сихъ поръ, съ точки зрѣнія военной стратегіи и хозяйственной организаціи могущественнаго русскаго военнаго флота на Черномъ морѣ, совершенно достаточно трехъ опорныхъ пунктовъ, избраннымъ гениальнымъ Потемкинымъ столѣтъ тому назадъ, разумѣется съ приспособленіемъ ихъ къ современнымъ условіямъ морской войны и техники. Но въ эпоху либеральныхъ усовершенствованій нашего государственнаго строя и народнаго хозяйства, при космополитическихъ взглядахъ на исполненіе національныхъ задачъ, основная мысль кн. Потемкина не осталась безъ поправокъ. Прославившіе русскую доблесть деревянные корабли, славнаго Черноморскаго флота, въ Крымскую войну были затоплены ихъ собственными экипажами для защиты входя въ Севастопольскую бухту. Усовершенствованія въ technikѣ судостроенія положили конецъ плаванію деревянныхъ кораблей, замѣняя ихъ желѣзными съ паровымъ двигателемъ. Въ это время для желѣзныхъ дорогъ рельсы и локомотивы покупались безпошлинно заграницей; экономіи ради и новыя желѣзныя суда рѣшено покупать тоже заграницей, такъ какъ постройка ихъ, собственными силами, обошлась бы очень дорого, при недостаточномъ развитіи горнозаводскаго дѣла и техники желѣзнаго судостроенія. По счастью эта ложная экономія доктринеровъ и ограниченныхъ людей, низводившихъ государственныя задачи до уровня простой купли и продажи, господствовала только въ

публикѣ, но не пустила глубокихъ корней въ правительственныхъ сферахъ и, если всѣ суда, субсидируемаго „Русскаго общества пароходства и торговли“ были приобрѣтены за границей и даже долго чинились въ чужихъ портахъ, то тѣмъ не менѣе, на это Общество возложена была обязанность устроить мастерскія и верфи въ Севастополѣ, на мѣстѣ приготовленномъ, передъ Крымскою войною, знаменитыми Лазаревымъ и Корниловымъ, для казеннаго адмиралтейства. Одновременно съ тѣмъ въ Петербургѣ сдѣланы были заказы по постройкѣ судовъ, требовавшія созданія механическихъ мастерскихъ и судостроительныхъ верфей и, затѣмъ, продолжалось, хотя и въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ, сооруженіе военныхъ судовъ на казенныхъ верфяхъ въ Николаевѣ и Петербургѣ. Такимъ образомъ, не смотря на всѣ концессионныя подвохи противу національнаго судостроенія, оно удержалось и, съ наступленіемъ нынѣ благополучнаго царствованія, достигло такого развитія и технического совершенства, что наши броненосные корабли, построенные русскими людьми, по русскимъ чертежамъ и изъ русскихъ матеріаловъ, съ честію соперничаютъ съ лучшими англійскими, французскими, американскими и другими кораблями.

Но если, благодаря мудрости правительства и силѣ вещей, концессионеры-патріоты не могли погубить русскаго судостроенія, то они все-таки успѣли совершенно закрыть и помѣшать правильному развитію раціональнаго плана геніальнаго Потемкина. Во время постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ, вмѣсто соединенія Николаева съ Херсономъ и Севастополемъ, что соединило бы въ одно цѣлое морскіе ресурсы и выгоды трехъ опорныхъ пунктовъ русскаго военнаго флота на Черномъ морѣ, Николаевъ соединился желѣзною дорогою съ наиболѣе хлѣбородными районами южной Россіи, для усиленія вывоза нашихъ земледѣльческихъ произведеній за границу. т. е. вмѣсто главной базы для дѣйствующаго флота; вмѣсто главнаго черноморскаго депо, какимъ по своему географическому положенію, Николаевъ можетъ и долженъ быть, для раціональнаго, постепеннаго развитія нашего Черноморскаго флота, городъ этотъ превращенъ въ торговый пунктъ, конкурирующій съ Одессой, Феодосіей, Таганрогомъ, Ростовомъ и прочими существующими отпускными портами, каковыхъ на сѣверномъ берегу Чернаго моря можетъ быть столько, сколько будетъ оконечностей желѣзнодорожныхъ линій. Объ соединеніи же Николаева съ Херсономъ и Севастополемъ что-то перестали даже и говорить хотя съ рѣшеніемъ построить коммерче-

скій портъ въ Θεодосіи и съ избраніемъ Севастополя для стоянки возродившагося славнаго Черноморскаго флота, прямое сухопутное соединеніе Севастополя съ Николаевымъ, представляетъ настоятельную необходимость для правильнаго и экономнаго веденія хозяйства Черноморскаго флота.

Не позволяю себѣ сомнѣваться въ томъ, что правдивая мысль Потемкина, затемненная гешефтмахерствомъ концессионерной эпохи, и уже возстановленная, въ большей своей части, блистательно быстрымъ возобновленіемъ и наличнымъ состояніемъ Черноморскаго флота, восторжествуетъ вполне, но тѣмъ не менѣе въ настоящее время намъ приходится говорить о Николаевѣ, только какъ объ отпускномъ коммерческомъ портѣ.

Обороты Николаева съ 1883 по 1891 годъ выражаются слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Года. | Отпускъ. | Привозъ. |
|-------|------------|-----------|
| 1883 | 11.572.817 | 410.951 |
| 1884 | 17.088.149 | 551.841 |
| 1885 | 14.829.273 | 369.929 |
| 1886 | 12.275.809 | 1.480.464 |
| 1887 | 29.368.283 | 803.618 |
| 1888 | 39.181.984 | 334.065 |
| 1889 | 29.214.879 | 442.416 |
| 1890 | 32.155.369 | 526.427 |
| 1891 | 31.462.443 | 670.425 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ за границу черезъ Николаевъ изъ года въ годъ сильно возрастаетъ и, въ теченіи 9 лѣтъ, увеличился почти въ три раза. Тѣмъ не менѣе едва ли можно думать что отпускъ Николаева будетъ постоянно возрастать въ приведенной прогрессіи и по размѣру будетъ конкурировать съ Одессою. Настоящее процвѣтаніе отпуска черезъ Николаевъ обязано тому, что онъ составляетъ оконечность желѣзной дороги, служащей ближайшимъ путемъ для сбыта за границу земледѣльческихъ произведеній обширнаго района, лежащаго между Одесско-Балтской и Лозово-Севастопольской линіями. Съ постройкою въ этомъ четырехугольникѣ, не разъ проэктированныхъ линій изъ Одессы черезъ Вознесенскъ, въ Елизаветградъ и изъ Кременчуга, черезъ Перекопъ къ Θεодосіи и Севастополю, отпускъ черезъ Николаевъ неизбежно сократится въ особенности потому, что внѣшняя его торговля, за замерзаніемъ Буга и Днѣпровскаго лимана, прекращается зимою и слѣдовательно Николаевъ никогда не въ силахъ сдѣлаться опас-

нымъ конкурентомъ незамерзающимъ портамъ Крыма и даже Одессы, гдѣ движеніе судовъ приостанавливается лишь на двѣ, три недѣли.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ черезъ Николаевъ также возрастаетъ, хотя не въ такой прогрессіи какъ отпускъ, ибо за 9 лѣтъ увеличился только въ $1\frac{1}{2}$ раза. Увеличеніе привоза надо приписать развитію самаго города съ его 75.840 душ. жителей, развитію, которое можетъ только усиливаться съ усиленіемъ Черноморскаго флота, ибо Николаевъ, съ его обширными морскими учрежденіями прежняго времени и населеніемъ изъ старослуживыхъ моряковъ, всегда будетъ, по преимуществу, морскимъ городомъ и опорнымъ пунктомъ для Черноморскаго флота.

Движеніе морскихъ судовъ въ Николаевскомъ портѣ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отошло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 7381 | — | 1852674 | — | 5995 | — | 1794169 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 2491 | 33,7 | 1338916 | 72,2 | 2489 | 41,5 | 1338677 | 74,6 |
| каботажномъ. | 4890 | 66,3 | 513758 | 27,8 | 3506 | 58,5 | 455492 | 25,4 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 170 | 6,8 | 23186 | 1,7 | 172 | 6,8 | 23411 | 1,7 |
| паровыхъ | 2321 | 93,2 | 1315730 | 98,3 | 2317 | 93,2 | 1315266 | 98,3 |
| съ товаромъ. | 217 | 8,6 | 94556 | 7,6 | 2382 | 97,3 | 1296163 | 96,8 |
| съ балластомъ. | 2274 | 91,4 | 1244360 | 92,4 | 107 | 2,7 | 42514 | 3,2 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1917 | 39,2 | 69156 | 11,5 | 731 | 20,5 | 23220 | 5,1 |
| паровыхъ | 2973 | 60,8 | 444602 | 88,5 | 2775 | 79,5 | 402272 | 94,9 |
| съ товаромъ. | 4590 | 93,8 | 484278 | 94,2 | 3207 | 91,4 | 420534 | 92,3 |
| съ балластомъ. | 300 | 6,2 | 29480 | 5,8 | 300 | 8,6 | 34958 | 7,7 |

1) Смотри приложенія таблица № 31.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 27 | 1,8 | 7763 | 0,6 | 26 | 1,4 | 7725 | 0,5 |
| Шведско-норвежскимъ | 83 | — | 47349 | 3,5 | 82 | — | 47245 | 3,5 |
| Датскимъ | 14 | — | 7629 | 0,5 | 14 | — | 7629 | 0,6 |
| Германскимъ. | 35 | — | 17841 | 1,3 | 35 | — | 17741 | 1,3 |
| Великобританскимъ. | 1848 | 74,2 | 1054005 | 78,7 | 1848 | 74,2 | 1054005 | 78,6 |
| Французскимъ | 4 | — | 1965 | 0,1 | 4 | — | 1965 | 0,1 |
| Австро-венгерскимъ | 253 | — | 140583 | 10,4 | 253 | — | 140586 | 10,4 |
| Голландскимъ | 1 | — | 391 | — | 1 | — | 391 | — |
| Бельгійскимъ. | 30 | — | 19535 | 1,4 | 30 | — | 19535 | 1,4 |
| Греческимъ | 118 | — | 26423 | 1,9 | 118 | — | 26423 | 1,9 |
| Турецкимъ. | 40 | — | 2428 | — | 40 | — | 2428 | 0,9 |
| Португальскимъ | 1 | — | 948 | — | 1 | — | 948 | — |
| Черногорскимъ | 1 | — | 547 | — | 1 | — | 547 | — |
| Итальянскимъ | 36 | — | 11509 | 0,8 | 36 | — | 11509 | 0,8 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ въ Николаевѣ развивается, но это развитіе происходитъ преимущественно на счетъ иностраннаго заграничнаго плаванія. Наше же отечественное, каботажное плаваніе увеличивается только по тонажу судовъ. Изъ за границы пришло въ 1883 году 201 суд. тонажемъ 90.726, а въ 1891 году 285 суд. тонажемъ 164,654. Каботажныхъ же пришло въ 1883 году 590 тонажемъ 44.758, а въ 1891 г. 530 суд. тонажемъ 70.781. По отходу въ заграничномъ плаваніи въ 1883 г. было 203 суд. тонажемъ 90.912 ласт., а въ 1891 г. 287 тонажемъ 164.839 ласт. Въ каботажномъ же плаваніи въ 1883 г. отошло 375 суд. тонажемъ 39.210, а въ 1891 г. 470 суд. тонажемъ 66.017 ластовъ.

2. Суда заграничнаго плаванія составляли 34‰ числа и 72‰ тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ. По отходу же составляли 41,5‰ числа и 75‰ тонажа всѣхъ отошедшихъ судовъ.

3. Такимъ образомъ число каботажныхъ судовъ почти вдвое болѣе числа заграничныхъ судовъ именно: 66,3‰, а тонажъ ихъ составляетъ 28‰ всѣхъ пришедшихъ судовъ. По отходу каботажъ выражается меньшими цифрами именно 58,5‰ числа и 25‰ тонажа.

4. Въ заграничномъ плаваніи господствовали паровыя суда составляя 93‰ числа и 98‰ тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. На долю парусныхъ осталось до 7‰ числа судовъ и менѣе 2‰ тонажа всѣхъ пришедшихъ и отошедшихъ судовъ.

5. Съ товаромъ пришло изъ заграницы менѣе 9⁰/₁₀ числа и 8⁰/₁₀ тонажа всѣхъ судовъ. Съ балластомъ же пришло 91⁰/₁₀ числа и 92³/₁₀ тонажа всѣхъ судовъ. Отошло заграницу съ товаромъ 97⁰/₁₀ числа и 96,8⁰/₁₀ тонажа всѣхъ судовъ такъ что съ балластомъ отошло всего около 3⁰/₁₀ числа и тонажа всѣхъ судовъ. Такое отношеніе балласта къ вывозимымъ грузамъ показываетъ что иностранныя суда приходятъ въ Николаевъ съ балластомъ когда для нихъ уже готовъ обратный грузъ, чего нѣтъ въ Одессѣ, гдѣ суда привозятъ изъ заграницы не одинъ балластъ, но и товары, взаимнъ которыхъ имъ приходится отыскивать обратные грузы, которые они не всегда находятъ.

6. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ паровыя суда (61⁰/₁₀ числа и 88,5⁰/₁₀ тонажа по приходу, а по отходу 79,5⁰/₁₀ числа и 94,9⁰/₁₀ тонажа). На долю парусныхъ остается 39⁰/₁₀ числа и 11,5⁰/₁₀ тонажа, а по отходу 20, 5⁰/₁₀ числа и 5,1⁰/₁₀ тонажа. А такъ какъ паровыя суда принадлежатъ преимущественно субсидируемымъ обществамъ, то реальное положеніе каботажна, состоящаго изъ парусныхъ судовъ, крайне печально въ Николаевѣ.

7. Съ товаромъ пришло 94⁰/₁₀ числа и 94⁰/₁₀ тонажа, а отошло 91,4⁰/₁₀ числа и 92,3⁰/₁₀ тонажа такъ что съ балластомъ пришло всего 6,2⁰/₁₀ числа и 5,8⁰/₁₀ тонажа судовъ, а отошло 8,6⁰/₁₀ числа и 7,7⁰/₁₀ тонажа. Такое отношеніе судовъ съ грузомъ и безъ груза показываетъ что каботажныя перевозки весьма благопріятны, ибо почти всѣ суда имѣютъ обратный грузъ и почти всѣ приходятъ съ товаромъ.

8. Въ заграничномъ плаваніи первое мѣсто принадлежитъ великобританскому флагу, занимающему 74,2⁰/₁₀ числа и 78,7⁰/₁₀ вмѣстимости. Русскій флагъ имѣетъ 1,8⁰/₁₀ числа 0,6⁰/₁₀ вмѣстимости т. е. необычайно мало, но это совершенно просто объясняется тѣмъ, что въ Николаевѣ нѣтъ самостоятельныхъ русскихъ торговыхъ фирмъ, а одни иностранные коммиссіонеры-скупщики, которые, по заказамъ заграничныхъ фирмъ, заготовляютъ запасы хлѣба, за которыми присылаются иностранныя суда изъ заграницы съ балластомъ.

9. Херсонъ.

Херсонъ, какъ мы сказали, вмѣстѣ съ Николаевымъ составляетъ необходимый опорный пунктъ для развитія русскаго военнаго флота на Черномъ морѣ, ибо, какъ бы ни измѣнялись по-

литическія условія международной жизни, Россія всегда может ожидать нападенія непріятельскаго флота только со стороны Босфора, а потому и база той стратегической позиціи, которую выбралъ гениальный Потемкинъ, для созданія русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ, не можетъ быть перенесена въ другую часть Черноморскаго побережья, даже и въ томъ случаѣ, когда миновала бы совсѣмъ опасность прохода непріятельскаго флота черезъ проливы. Но если Николаевъ, благодаря своему положенію, сдѣлался большимъ морскимъ городомъ, то Херсонъ остался большимъ еврейскимъ мѣстечкомъ. Причина такому различію состоитъ въ томъ, что Николаевъ избранъ былъ центромъ судостроенія и администраціи военнаго Черноморскаго флота и это назначеніе, съ перваго дня избранія Николаева, осталось за нимъ и до настоящаго времени. Херсонъ же, какъ будущій центръ коммерческаго судостроенія, предоставленъ былъ собственнымъ силамъ и, въ виду бесполезности русскаго коммерческаго флота для внѣшней торговли, на которую у насъ обращается до сего времени исключительное вниманіе, не могъ быстро развиваться, не смотря на всѣ удобства географическаго своего положенія. Послѣ крымской войны, въ концессионерную эпоху, когда, въ силу Парижскаго трактата, дѣятельность военнаго флота на Черномъ морѣ почти совсѣмъ пріостановилась, къ Николаеву проведена была вѣтвь желѣзной дороги изъ Знаменки, которая поддержала его развитіе, дала ему новую жизнь, въ качествѣ отпускнаго торговаго порта, для котораго являлась возможность устроить набережныя вдоль береговъ Буга и приспособленія для удобной погрузки и выгрузки судовъ. Херсонъ же остался въ сторонѣ отъ желѣзнодорожной сѣти и въ сторонѣ отъ морской дѣятельности на Черномъ морѣ. Единственная крѣпкая связь Херсона съ моремъ именно: *училище торговаго мореплаванія*, приготовлявшее хорошихъ шкиперовъ для нашего коммерческаго флота, не только давно закрыто, но даже забыто, благодаря популяризациі мореходныхъ знаній, посредствомъ мореходныхъ классовъ, созданныхъ по мысли почтеннаго г. Вальдемара, послѣ Крымской войны.

Паденіе или лучше слабое развитіе Херсона, центра губернской администраціи, имѣющаго 61.824 душъ населенія, т. е. не только меньше Одессы, но и меньше Николаева, представляетъ весьма поучительный для насъ фактъ въ томъ отношеніи, что указываетъ на главную причину развитія нашихъ черноморскихъ портовъ. Въ Херсонѣ не только центръ губернской администра-

цій, топографическія удобства и такія же выгоды для торговли какъ въ Николаевѣ, но имѣется еще въ большемъ изобиліи торговый элементъ, которому его доброжелатели приписываютъ главнымъ образомъ развитіе внѣшней торговли на югѣ Россіи, именно: *на все способное еврейское населеніе*, уже двадцатое столѣтіе, посвящающее всѣ свои умственные и нравственные силы на приумноженіе капитала, посредствомъ торговли и кредита. Но, однако, не смотря на изобиліе евреевъ внѣшней торговли въ Херсонѣ нѣтъ, хотя, кромѣ хлѣба, Херсонъ имѣетъ еще особую крупную статью торговли именно: лѣсные матеріалы, сплавляемые сюда изъ всего бассейна Днѣпра. По Днѣпру идетъ много хлѣба на баржахъ, буксирюемыхъ пароходами, — но онъ отправляется въ Одессу, гдѣ ожидаютъ его иностранные корабли, которымъ удобнѣе дожидаться груза въ Одессѣ, чѣмъ идти за нимъ въ Херсонъ, гдѣ можно замерзнуть и остаться безъ работы на всю зиму. Впрочемъ такое же соображеніе не служило препятствіемъ для прихода иностранныхъ судовъ въ Николаевъ и, стало быть, видимо что только отсутствіе желѣзной дороги изъ внутренности страны парализируетъ внѣшнюю торговлю Херсона.

За то эта торговля и представляется въ крайне комическомъ видѣ для такого многолюдного города именно, за 9 лѣтъ, въ руб-
ляхъ:

| Года | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|----------------------|
| 1883 | 31.790 | 5.883 |
| 1884 | 12.376 | небыло ¹⁾ |
| 1885 | 46.098 | 6.257 |
| 1886 | 42.133 | 5.437 |
| 1887 | 14.354 | — |
| 1888 | 36.688 | 45 |
| 1889 | 74.314 | 3.240 |
| 1890 | — | — |
| 1891 | — | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускная торговля черезъ Херсонъ, по своей незначительности, вовсе не оправдываетъ тѣхъ широковысказанныхъ фразъ, которыя расточались, послѣ Крымской войны, переувеличивая значеніе Херсона во внѣшней торговлѣ. Херсонъ, какъ и Николаевъ, не могутъ развиваться посредствомъ гешефтмахерскихъ спекуляцій по перевозкѣ и экспорту нашего хлѣба, а мо-

¹⁾ Но черезъ Волочискую таможену привезено въ Херсонъ товаровъ на сумму 6068 рублей.

гуть достигнуть благосостоянія только посредствомъ внутренней торговли и въ особенности посредствомъ развитія мѣстнаго мореходства и судостроенія, — которое можетъ особенно благопріятно учредиться въ Херсонѣ, вслѣдствіе изобилія лѣса и удобства доставки металла съ заводовъ, устраниваемыхъ на Днѣпрѣ въ Екатеринославѣ и его окрестностяхъ.

2. Въ послѣдніе два года, вслѣдствіе неурожаевъ, въ Херсонѣ совсѣмъ не было отпуска за границу и не могло быть привоза.

3. Въ остальные года привозъ иностранныхъ товаровъ на столько ничтоженъ, для города съ населеніемъ болѣе 60.000 душъ, — что, видимое дѣло, Херсонъ вовсе не нуждается для своего благоденствія во внѣшней торговли.

4. Въ силу такого положенія внѣшней торговли Херсонъ не имѣлъ сношеній съ западноевропейскими государствами, а видѣлъ у себя только греческія и турецкія суда, приходившія за лѣсомъ. Тѣмъ не менѣе въ конкуренціи съ этими государствами, русскій флагъ занималъ послѣднее мѣсто и имѣлъ за собою 3⁰/₀ числа и 3,6⁰/₀ тонажа.

Движеніе морскихъ судовъ въ Херсонскомъ портѣ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | % | Ластовъ | % | Отшло судовъ | % | Ластовъ | % |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 10585 | — | 572147 | — | 11687 | — | 631229 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 63 | 0,6 | 3555 | 0,6 | 64 | 0,5 | 3574 | 0,6 |
| каботажномъ. | 10522 | 99,4 | 568592 | 99,4 | 11623 | 99,5 | 627655 | 99,4 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 63 | 100 | 3555 | 100 | 64 | 100 | 3574 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ | 3 | 4,7 | 114 | 3,2 | 64 | 100 | 3574 | 100 |
| съ балластомъ | 60 | 95,3 | 3441 | 96,8 | — | — | — | — |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 7465 | 70,9 | 254518 | 45,7 | 8405 | 72,3 | 303540 | 48,3 |
| паровыхъ | 3057 | 29,1 | 314074 | 54,3 | 3218 | 27,7 | 324115 | 51,7 |
| съ товаромъ. | 4258 | 40,4 | 309087 | 54,3 | 11421 | 98,2 | 618253 | 98,5 |
| съ балластомъ | 6264 | 59,6 | 259505 | 45,7 | 202 | 1,8 | 9402 | 1,5 |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 32.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отошло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 2 | 3,0 | 129 | 3,6 | 3 | 4,6 | 148 | 4,6 |
| Греческимъ | 12 | 19 | 972 | 27,3 | 15 | 20 | 1162 | 33,6 |
| Турецкимъ | 44 | 69,8 | 2327 | 65,4 | 41 | 67,2 | 2137 | 61,8 |
| Проч. государствъ. | 5 | 8,2 | 127 | 3,7 | 5 | 8,2 | 127 | 3,7 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ, за 9 лѣтъ, значительно кратилось по числу ихъ и весьма мало увеличилось по тонажу. Въ 1883 году пришло 1.275 судовъ тонажемъ 64.642 ласт., а въ 1891 г. только 1.026 судовъ тонажемъ 69.743 ласт. Отошло въ 1883 году 1.384 суд. тонажемъ 69.587 ласт., а въ 1891 г. только 1.002 суд. тонажемъ 72.562 ласт.

Такое сокращеніе числа судовъ произошло за счетъ заграничнаго плаванія, которое совсѣмъ прекратилось.

2. Заграничное плаваніе въ Херсонѣ не составляетъ и 1%, числа и тонажа всѣхъ приходящихъ и отходящихъ судовъ, а потому говорить объ немъ не стоитъ.

3. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ парусныя суда, составляя 71% числа и 46% тонажа по приходу, а по отходу 71% числа и 48% тонажа всѣхъ отходящихъ судовъ. На долю парусныхъ судовъ остается только 29%, но такъ какъ пароходы имѣютъ болѣе большой тонажъ, то они привозятъ болѣе грузовъ чѣмъ парусныя суда. По отходу эти цифры нѣсколько измѣняются, пароходы составляютъ около 28% числа и около 52% тонажа всѣхъ отошедшихъ судовъ.

4. Съ товаромъ пришло болѣе 40% числа и 54% тонажа всѣхъ судовъ, а съ балластомъ пришло около 60% числа и 46% тонажа. При отходѣ нагрузились товаромъ 98% числа и 98% тонажа всѣхъ судовъ, а на долю балласта осталось менѣе 2% числа и тонажа судовъ. Такимъ образомъ видно что въ Херсонѣ ходятъ суда главнымъ образомъ съ балластомъ что объясняется тѣмъ, что Херсонъ еще не попалъ въ сѣть желѣзныхъ дорогъ, потому подвозить къ нему грузы по Днѣпру не зачѣмъ. Съ другой стороны въ Херсонѣ есть весьма большая лѣсная биржа, правящая лѣсной товаръ во всѣмъ порту Чернаго моря и за границу.

5. Изъ числа 67 судовъ пришедшихъ въ Херсонъ изъ заграничья въ теченіе 9 лѣтъ или въ среднемъ ежегодно по 7-ми судовъ подъ русскимъ флагомъ, за все время, въ заграничномъ плаваніи, было только 2 судна въ приходѣ и 3 судна въ отходѣ. — Остальные 61 судно были подъ греческими и турецкими флагами.

10. Евпаторія.

Перейдя отъ Херсона прямо къ Евпаторіи, вслѣдствіе того что въ таможенную отчетность не входятъ свѣдѣнія о торговлѣ каботажныхъ портовъ, еще разъ не можемъ не пожалѣть объ этомъ. По видимому это однако будетъ устранено, ибо въ отчетахъ 1890 и 1891 годовъ уже значатся слѣдующіе три каботажныхъ порта между Херсономъ и Евпаторіей и ихъ торговое движеніе выражается слѣдующими цифрами:

| | въ 1890 г. | | 1891 г. | |
|-------------|------------|---------|---------|---------|
| Пришло | судовъ | ластовъ | судовъ | ластовъ |
| Перекопъ. | 19 | 547 | 11 | 240 |
| Бакаль | 12 | 247 | — | — |
| Акъ Мечеть. | 78 | 1.527 | 107 | 2.835 |
| Отошло | | | | |
| Перекопъ. | 19 | 547 | 11 | 240 |
| Бакаль | 13 | 258 | — | — |
| Акъ Мечеть. | 78 | 1.527 | 107 | 2.835 |

Но это число судовъ и ластовъ не даетъ никакого понятія о томъ что дѣлали эти суда, что привозили и увозили они изъ этихъ каботажныхъ портовъ и, благодаря такому умолчанію, не имѣется никакихъ данныхъ объ одномъ изъ самыхъ крупныхъ русскихъ производствъ на берегахъ Чернаго моря, широко распространенномъ и способномъ къ еще болѣе широкому развитію именно: о соляномъ дѣлѣ, вдоль берега отъ Перекопа и до Евпаторіи. Соль, — продуктъ крайне необходимый на всемъ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, на Сѣверномъ океанѣ и заграничю, а потому можетъ дать колоссальное количество грузовъ для нашего близкаго и дальняго, малаго и большаго каботажа — Между тѣмъ мы такъ мало придаемъ значенія этому, что, со времени берлинскаго трактата, успѣли выстроить особую гавань въ прекрасной Батумской бухтѣ, для вывоза керосина, но, со времени присоединенія Крыма, не имѣли еще времени устроить ни одного каботажнаго порта и даже пристани въ самой опасной и открытой части Чернаго моря имен-

но въ Джарылгатскомъ заливѣ, гдѣ ежегодно гибнутъ десятками наши каботажныя суда, приходящія за перекопскою солью. Въ Евпаторіи, благодаря Бога, разрѣшено теперь, французской компаніи, выстроить портъ и соединить его желѣзно-дорожною вѣтвью со станціей Буюкъ-Онларъ Севастопольской дороги, — но это не исправляетъ и не улучшаетъ положенія нашихъ каботажныхъ судовъ, занимающихся перевозкою перекопской соли. Если постройка Перекопскаго канала осуществится; то онъ неизбежно окончится удобнымъ и безопаснымъ портомъ въ Джарылгатскомъ заливѣ и положеніе нашего каботажнаго плаванія, въ этой части моря, значительно улучшится. Возможно также предполагать что, при водной перевозкѣ изъ Маріуполя, цѣна каменному углю, по берегамъ канала, на столько удешевится, что возможно будетъ дешево рафинировать перекопскую соль, которая нынѣ не только продается въ естественномъ, неочищенномъ видѣ, но искусственно загрязняется отъ пыли, вслѣдствіе складыванія и храненія ея, въ открытыхъ кучахъ, на берегу пріиска. Если же перекопская соль могла бы дешево рафинироваться, то она нашла бы себѣ сбытъ и за границу. Насколько такая мечта осуществима можно будетъ знать только послѣ окончанія постройки Перекопскаго канала, — а пока пожалѣемъ еще разъ что въ таможенныхъ отчетахъ нѣтъ никакихъ данныхъ для сужденія о томъ, на сколько соляное дѣло, на берегахъ Чернаго моря, содѣйствуетъ развитію каботажнаго плаванія.

Евпаторія и въ настоящее время представляетъ большой городъ съ населеніемъ въ 17.314 душъ, болѣе значительнымъ, чѣмъ населеніе Архангельска, нашего главнаго порта на сѣверѣ Россіи. — Здѣсь живутъ не только евреи, но еще караймы и татары т. е. всѣ наиболѣе способные къ торговлѣ народности Русскаго государства и потому Евпаторія представляетъ одинъ изъ наиболѣе развитыхъ центровъ мѣстной отпускной торговли. — Если бы имѣлись таможенные записи о привозѣ и вывозѣ грузовъ каботажными судами, то торговое значеніе Евпаторіи, оказалось бы еще значительнѣе, такъ какъ ежегодно отсюда не только отходитъ много каботажныхъ судовъ съ солью, но многія изъ нихъ находятъ здѣсь могилу, вслѣдствіе совершенно открытаго и опаснаго, для стоянки судовъ, рейда, что устранится съ постройкою французами гавани къ великому благополучію русскаго мореходства.

Внѣшняя торговля Евпаторіи выражается нижеслѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Года | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|---------|
| 1883 | 936.908 | 19.559 |
| 1884 | 1.508.404 | 20.813 |
| 1885 | 1.341.792 | 17.058 |
| 1886 | 1.146.801 | 21.746 |
| 1887 | 1.997.288 | 20.126 |
| 1888 | 1.965.720 | 9.474 |
| 1889 | 4.609.780 | 42.502 |
| 1890 | 1.783.829 | 27.000 |
| 1891 | 1.452.487 | 44.037 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ черезъ Евпаторію правильно и значительно прогрессируетъ, такъ что его не остановили и неурожаи послѣднихъ двухъ лѣтъ. Начинаясь съ 936,908 руб. въ 1883 году—отпускъ достигаетъ 1,452,487 руб. въ 1891 году, или увеличивается на 55%.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ въ процентномъ отношеніи увеличивается еще болѣе, чѣмъ отпускъ, но абсолютно выражается весьма малыми суммами, достигающими максимальной величины при размѣрѣ 44,037 руб. (1891 г.). Это вполне объясняется тѣмъ, что мѣстное мусульманское и каранское населеніе, совсѣмъ живетъ иначе чѣмъ въ Европѣ, и мало нуждается поэтому въ европейскихъ товарахъ, относящихся преимущественно къ предметамъ роскоши.

3. Съ окончаніемъ постройки порта и желѣзнодорожной вѣтви Евпаторія по всей вѣроятности начнетъ весьма быстро развиваться преимущественно при усиленіи вывоза соли посредствомъ каботажныхъ судовъ.

Движеніе судовъ, по Евпаторійскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отшло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|-----------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 6078 | — | 948964 | — | 6055 | — | 948033 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 808 | 13,6 | 165487 | 17,4 | 808 | 13,3 | 166143 | 17,5 |
| каботажномъ. | 5270 | 86,4 | 783477 | 82,6 | 5247 | 86,7 | 781890 | 82,5 |

¹⁾ Смотри прибавленіе таблица № 33.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отошло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 548 | 67,8 | 20821 | 12,6 | 546 | 67,5 | 20640 | 12,4 |
| паровыхъ | 260 | 32,2 | 144666 | 87,4 | 262 | 32,5 | 145503 | 87,6 |
| съ товаромъ | 476 | 58,9 | 15746 | 9,5 | 532 | 65,8 | 154773 | 93,1 |
| съ балластомъ | 332 | 41,1 | 149741 | 90,5 | 276 | 34,2 | 11370 | 6,9 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 3331 | 63,2 | 153460 | 19,5 | 3310 | 63,8 | 152559 | 19,5 |
| паровыхъ | 1939 | 36,8 | 630017 | 80,5 | 1937 | 36,2 | 629331 | 80,5 |
| съ товаромъ | 3045 | 57,7 | 665846 | 84,9 | 4965 | 94,6 | 712489 | 91,1 |
| съ балластомъ. | 2225 | 42,3 | 117631 | 15,1 | 282 | 5,4 | 69301 | 8,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами. | | | | | | | | |
| Русскимъ | 103 | 12,7 | 5917 | 3,6 | 105 | 12,9 | 6674 | 4,1 |
| Шведско-норвежскимъ | 4 | | 2056 | 1,2 | 4 | | 2056 | 1,2 |
| Датскимъ | 3 | 1,3 | 1717 | 0,3 | 3 | 1,3 | 1717 | 0,9 |
| Германскимъ. | 4 | | 1969 | 1,2 | 4 | | 1969 | 1,2 |
| Великобританскимъ. | 225 | 27,8 | 124098 | 76,1 | 225 | 27,8 | 124098 | 74,6 |
| Французскимъ | 17 | | 11117 | 6,7 | 17 | | 11117 | 6,7 |
| Австро-венгерскимъ | 3 | | 640 | 0,3 | 3 | | 640 | 0,4 |
| Итальянскимъ | 1 | 4,7 | 502 | 0,1 | 1 | 4,7 | 502 | 0,6 |
| Бельгійскимъ | 7 | | 2159 | — | 7 | | 2159 | 1,3 |
| Греческимъ | 12 | | 1458 | 0,9 | 12 | | 1458 | 0,8 |
| Турецкимъ | 429 | 53,5 | 13854 | 8,3 | 427 | 52,8 | 13753 | 8,2 |
| Испанскимъ | 1 | — | 502 | 0,1 | 1 | — | 502 | 0,6 |

Изъ этихъ цифръ видно:

1. Движеніе судовъ въ Евпаторіи постоянно увеличивается какъ по числу, такъ и по тонажу. Въ 1883 г. пришло 616 судовъ тонажемъ 81,628, а въ 1891 г. 817 с. тонажемъ 143,489. Отошло въ 1883 г. 612 суд. тонажемъ 79,828, а въ 1891 году 820 суд. тонажемъ 143,672, за 9 лѣтъ увеличеніе на 200 суд. и болѣе 60,000 ласт.

2. Увеличеніе движенія произошло какъ въ заграничномъ, такъ и въ каботажномъ плаваніи и въ последнемъ даже болѣе значительно.

3. Заграничное плаваніе составляло 13,6% по числу и 17,4% тонажу всѣхъ пришедшихъ судовъ. На долю каботажа достается

6,4% числа и 82,6% тонажа, т. е. каботажное плавание почти в пять раз превосходит заграничное. По отходу отношение остается то же самое.

4. Въ заграничномъ плаваніи парусныя суда преобладаютъ числомъ и составляютъ 67,8%. На долю паровыхъ остается 32,2% сего числа судовъ. По тонажу парусныя суда имѣютъ 12,6%,

паровыя 87,4%; т. е. пароходы перевозятъ въ шесть разъ ольше грузовъ.

5. Съ товаромъ въ заграничномъ плаваніи пришло 58,9% числа 9,5% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Съ балластомъ пришло 41,1% числа судовъ и 90,5% ихъ общаго тонажа. Отошло съ товаромъ 65,8% числа и 93,1% тонажа. Съ балластомъ же шли 34,2% числа и 6,9% тонажа.

6. Въ каботажномъ плаваніи парусники имѣютъ 63,2% числа и 19,5% тонажа всѣхъ судовъ. На долю пароходовъ остается 36,8% числа и 80,5% тонажа, что вполне объясняется большимъ ихъ тонажемъ.

7. Съ товаромъ пришло каботажныхъ судовъ 57,7% числа и 34,9% вместимости; съ балластомъ же пришло 42,3% числа и 15,1% тонажа. Отошло же съ товаромъ 94,6% числа и 91,1% тонажа, такъ что съ балластомъ ушло только 5,4% числа и 3,9% тонажа, что объясняется неограниченною наличностію въ Евпаторіи такого дешеваго груза, какъ соль, замѣняющаго собою балласта.

8. По числу судовъ первое мѣсто принадлежитъ турецкому флагу (53,5%), а по тонажу англійскому 76,1%. Русскій флагъ занимаетъ третье мѣсто по числу судовъ (12,7%) и четвертое по тонажу (3,6%). Такое слабое участіе русскаго флага объясняется тѣмъ, что нашу грязную крымскую соль развозятъ только по русскимъ портамъ; заграницею же употребляютъ ее только невзыскательное населеніе Турціи.

11. Севастополь.

Имя Севастополя, со времени Крымской войны, вызываетъ въ душѣ каждаго русскаго самыя отрадныя воспоминанія о величій духа, самоотверженномъ исполненіи долга и высокомъ патріотизмѣ главныхъ защитниковъ этого города, сдѣлавшагося для насъ историческою святынею! Всѣ наши благопожеланія и мечты о развитіи русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ, невольно обращаются опять таки къ Севастополю, почерпая въ его

прошломъ увѣренность въ будущемъ морскомъ величіи и славѣ Россіи! Севастополь имѣеть дѣйствительно великую будущность: сочувствіе всего русскаго народа всегда останется на сторонѣ этого великолѣпнаго порта, долженствующаго быть главнымъ опорнымъ пунктомъ всѣхъ операцій военнаго флота на Черномъ морѣ и Севастополь, какъ мы выше упоминали, говоря о Херсонѣ, никогда не потеряетъ своего значенія, какъ-бы ни измѣнялись международныя отношенія европейскихъ государствъ.

Вотъ почему, полагаемъ, мы оказали-бы плохую услугу Севастополю и Россіи, еслибы стали на сторону защитниковъ устройства, во что бы то ни стало, коммерческаго порта, если не въ самомъ Севастополѣ, то около него. Мѣсть, гдѣ можно создать коммерческій портъ на берегу Крыма и всего Чернаго моря, такъ много, какъ много самыхъ пунктовъ, куда могутъ приставать суда и гдѣ на берегу могутъ жить люди. Но создать искусствомъ величественную и великолѣпную Севастопольскую бухту, — нельзя, хотя-бы для этого затратили многія сотни милліоновъ! Все здѣсь собрано природою, не только для удобной, безопасной стоянки, входа, выхода судовъ и для защиты флота отъ непріятеля, но имѣются всѣ благопріятныя данныя для водворенія морскаго населенія въ благорастворенномъ климатѣ окрестной территоріи, способной къ культурѣ южныхъ растеній.

Имѣя могущественный военный флотъ, нельзя обойтись безъ такого пункта, гдѣ могъ-бы сосредоточиваться весь находящійся въ плаваніи Черноморскій флотъ. Очевидно пунктъ этотъ долженъ быть доступенъ для судовъ въ теченіе круглаго года и, притомъ, долженъ находиться не только вблизи эллинговъ и мастерскихъ, сооруженныхъ для ремонта и исправленія всѣхъ аварій, находящихся въ плаваніи военныхъ судовъ, но для него необходимо имѣть ближайшую связь, непосредственное близкое сообщеніе, не только съ главными депо, но и со всѣми источниками комплектованія и снабженія всѣмъ необходимымъ военнаго флота. Этими основными требованіямъ вполнѣ удовлетворяетъ только одинъ Севастополь и его надо беречь какъ зеницу ока чтобы онъ, посредствомъ внѣшней торговли, не превратился въ складъ хлѣба или другаго товара, какого нибудь иностраннаго еврея Дрейфуса или Ротшильда, и тѣмъ не лишился-бы своего высокаго военнаго престижа, обратившись въ центръ гешефтмахерства, увлекающаго за собой всѣхъ и вся, и приносящаго столько бѣдъ и золъ нашему отечеству деморализаціей и упадкомъ нравственнаго элемента среди обывателей!

Поэтому нельзя не признать за весьма большое благополучіе то, въ борьбѣ между Севастополемъ и Феодосіей, за первенство въ отпускной торговлѣ, побѣда осталась за Феодосіей. Оставляя въ сторонѣ нравственную сторону и политико-экономическія воззрѣнія, такъ какъ здѣсь возможны весьма различныя мнѣнія, обратимъ вниманіе особенно на морскую сторону этой побѣды. На западномъ берегу Крыма отъ самой Одессы на протяженіи свыше 400 верстъ есть только одинъ портъ, гдѣ могутъ укрываться суда плавающія въ сѣверо-западномъ углу Чернаго моря; одинъ естественный портъ, открытый для плаванія круглый годъ и доступный для паровыхъ и парусныхъ судовъ во всякій день и часъ. На южномъ берегу Крыма совсѣмъ нѣтъ ни одного удобнаго порта - убѣжища, ибо искусственный портъ въ Ялтѣ слишкомъ малъ и неудобенъ, а Феодосія, безъ устройства искусственнаго порта, не всегда безопасна для судовъ стоящихъ здѣсь на открытомъ рейдѣ. Строить новый коммерческій портъ въ Севастополѣ, гдѣ есть уже прекрасный естественный портъ, было бы роскошью и, прибавимъ, роскошью непозволительною, въ виду ежегодной гибели многихъ десятковъ русскихъ каботажныхъ судовъ въ сѣверо-западномъ углу Чернаго моря и вдоль Крымскаго берега. Поэтому если находягся средства построить коммерческій портъ, то, въ интересахъ мореходства, т. е. въ общихъ государственныхъ интересахъ, очевидно много *необходимые*, а, стало быть, *полезные*, выстроить этотъ портъ въ Евпаторіи, Джарылгатскомъ заливѣ или Феодосіи, а потому и слѣдовало, по моему убѣжденію, не жалѣть успій для того, чтобы, вмѣсто Севастополя, избрана была Феодосія.

Постройка порта въ Феодосіи, кромѣ того, имѣетъ еще неопыненное преимущество передъ постройкою порта въ Севастополѣ въ томъ отношеніи, что Феодосія лежитъ весьма близко къ восточному берегу и, потому, устройство здѣсь безопаснаго удобнаго порта должно вызвать усиленіе морскихъ сношеній съ восточнымъ берегомъ, т. е. оживить этотъ, умерщвленный бездѣйствіемъ, богатый и важный для Россіи, приморскій край. Можно конечно говорить, что и изъ Севастополя можно плавать на восточный берегъ, и этого отрицать никто не будетъ. Но, если вспомнить что на всемъ пространствѣ отъ Севастополя до восточнаго берега и вдоль этого берега, исключая Сухума, пока нѣтъ еще ни одного безопаснаго порта, то приходится признать что подобное плаваніе, для нашихъ каботажниковъ, не благоразумно и, съ государственной точки зрѣнія, не желательно, ибо,

не общая никаких особенных выгодъ, оно будетъ служить безплоднымъ истребленіемъ нашихъ каботажныхъ судовъ.

Всѣ эти данныя и заставляютъ считать счастливымъ событіемъ постройку коммерческаго порта въ Феодосіи, для возвращенія Севастополя къ тому назначенію, которое указано ему, въ славное царствованіе Екатерины Великой, гениальнымъ исполнителемъ ея предначертаній княземъ Потемкинымъ, хотя Севастополь, со времени постройки Лозово-Севастопольской дороги, быстро занялъ почетное мѣсто между нашими отпускными портами, какъ можно судить изъ нижеслѣдующихъ цифръ его внѣшней торговли въ рубляхъ:

| Годъ: | Отпущено: | Привезено: |
|-------|------------|------------|
| 1883 | 6.893.722 | 10.003.495 |
| 1884 | 5.466.064 | 9.419.093 |
| 1885 | 6.044.387 | 7.443.430 |
| 1886 | 10.361.365 | 8.514.588 |
| 1887 | 13.555.209 | 6.038.915 |
| 1888 | 25.821.228 | 5.196.564 |
| 1889 | 22.780.404 | 4.749.266 |
| 1890 | 11.840.478 | 1.208.840 |
| 1891 | 12.799.631 | 1.502.153 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что, не смотря на неурожай въ послѣдніе годы, отпускъ черезъ Севастополь сравнительно съ 1883 годомъ въ 1891 году удвоился, хотя, по сравненію съ 1888, урожайнымъ годомъ, отпускъ 1891 года оказывается вдвое менѣе. Все это впрочемъ указываетъ не на особыя свойства Севастопольскаго порта, а на размѣръ участія, въ отпускной торговлѣ Россіи съ Европою, того района, который прорѣзывается Лозово-Севастопольскою желѣзною дорогою. Правда, самъ Севастополь, какъ портъ, имѣетъ исключительныя удобства для стоянки, нагрузки и выгрузки судовъ, но, съ окончаніемъ постройки порта въ Феодосіи, все это будетъ и тамъ, и наша хлѣбная торговля нисколько не пострадаетъ отъ того что будетъ направлена болѣе короткою перевозкою по желѣзной дорогѣ, вмѣсто Севастополя, на Феодосію.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ черезъ Севастополь имѣетъ максимальный размѣръ въ 1883 году и затѣмъ постепенно и быстро, изъ года въ годъ, сокращается. Объясняется это тѣмъ что самъ Севастополь, съ его 31 т. жителей, не можетъ потреблять въ годъ иностранныхъ товаровъ на 10 мил. руб. и слѣдовательно черезъ Севастополь проходили транзитомъ иностранные

товары, выписываемые для всего района, прорѣзываемаго желѣзной дорогою отъ Севастополя до Москвы включительно. Главный же привозный товаръ составляетъ, закупаемый въ Китаѣ, чай, привозимый большею частію на пароходахъ Добровольнаго флота, а также Русскаго Общества, которые имѣютъ теперь постоянное пребываніе преимущественно въ Одессѣ, куда и стали доставлять свои грузы вмѣсто Севастополя. Только этимъ и можно объяснить сокращеніе привоза въ теченіе 9 лѣтъ съ 10,003,495 р. на 1,502,153 руб. Это очень жаль, конечно, но виновата во всемъ тарифная игра: отъ Севастополя до Москвы по прямой дорогѣ на Лозовую, Курскъ и Тулу ближе, чѣмъ обходнымъ движеніемъ изъ Одессы на Жмеринку, Кременчугъ и Харьковъ, но, пониженіемъ тарифа, совсѣмъ убивается естественное преимущество Лозово-Севастопольской дороги, и, благодаря этому, Севастополь лишается стоянки Добровольнаго флота, гдѣ ему, какъ учрежденію патріотическому и военному слѣдовало бы имѣть свой главный штабъ, мастерскія и эллинги, не выплачивая за починку и ремонтъ лишнихъ денегъ Русскому Обществу Пароходства и частнымъ верфямъ. Но что будешь дѣлать! Смѣтная экономія говорить въ пользу дешевизны и удобства стоянки въ Одессѣ, особливо для экипажей судовъ. Отправителямъ и получателямъ грузовъ важна дешевизна перевозки, хотя бы она совершалась по кружной болѣе длинной дорогѣ, но, государственныя задачи не слѣдуетъ низводить на степень купли—продажи, и для того предпочитать Одессу Севастополю, ради сохраненія нѣсколькихъ тысячъ рублей. Желательно поэтому измѣненіе существующаго положенія и усиленія торговыхъ сношеній Москвы съ дальнимъ Востокомъ, въ интересахъ направленія этихъ сношеній помимо Одессы, по болѣе короткой дорогѣ, на Севастополь, гдѣ Добровольный флотъ, рядомъ съ военнымъ, можетъ устроить свою организацію и хозяйство самостоятельно и много разъ лучше чѣмъ въ Одессѣ.

Движеніе морскихъ судовъ по Севастопольскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 34.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0 % | Ластовъ | 0 % | Отошло судовъ | 0 % | Ластовъ | 0 % |
|---|------------------|--------|---------|--------|------------------|--------|---------|--------|
| Всего | 9546 | — | 3120813 | — | 9553 | — | 3120937 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 2217 | 23,2 | 1067901 | 34,2 | 2205 | 23,8 | 1062205 | 34,3 |
| каботажномъ | 7329 | 76,8 | 2052912 | 65,8 | 7348 | 76,2 | 2058732 | 65,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 215 | 9,6 | 25179 | 2,3 | 222 | 10,7 | 25541 | 2,4 |
| паровыхъ | 2002 | 90,4 | 1042722 | 97,7 | 1983 | 89,3 | 1036664 | 97,6 |
| съ товаромъ | 912 | 41,1 | 391221 | 36,6 | 1882 | 85,3 | 920552 | 86,6 |
| съ балластомъ. | 1305 | 58,9 | 676680 | 63,4 | 323 | 14,7 | 141652 | 13,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1247 | 17,1 | 56875 | 2,7 | 1236 | 16,8 | 56462 | 2,6 |
| паровыхъ | 6082 | 82,9 | 1996037 | 97,3 | 6112 | 83,2 | 2002270 | 97,4 |
| съ товаромъ. | 6790 | 92,6 | 1839368 | 89,5 | 4960 | 67,5 | 1556900 | 75,6 |
| съ балластомъ. | 339 | 7,4 | 213514 | 10,5 | 2388 | 32,5 | 501832 | 24,4 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 531 | 23,9 | 210566 | 19,7 | 517 | 23,4 | 204041 | 19,1 |
| Шведско-норвежскимъ | 79 | — | 45790 | 4,2 | 78 | — | 45470 | 5,0 |
| Датскимъ | 36 | — | 19100 | 1,7 | 36 | — | 19100 | 1,7 |
| Германскимъ. | 19 | — | 9301 | 0,8 | 19 | — | 9301 | 0,8 |
| Великобританскимъ | 1263 | 56,9 | 715530 | 67,0 | 1265 | 57,3 | 716017 | 67,4 |
| Французскимъ | 17 | — | 10530 | 0,9 | 17 | — | 10530 | 0,9 |
| Австро-венгерскимъ | 14 | — | 3469 | 0,3 | 14 | — | 3470 | 0,3 |
| Голландскимъ | 2 | — | 1185 | 0,7 | 2 | — | 1185 | 0,1 |
| Бельгійскимъ | 20 | — | 12860 | 1,2 | 21 | — | 13521 | 1,2 |
| Греческимъ | 123 | 5,5 | 25345 | 2,3 | 123 | 5,5 | 25345 | 2,3 |
| Гурецкимъ | 82 | — | 4806 | 0,4 | 82 | — | 4806 | 0,4 |
| Прочихъ государствъ. | 31 | — | 9419 | 0,8 | 31 | — | 9419 | 0,8 |

Цыфры эти показываютъ:

1. Что морская торговля Севастополя изъ года въ годъ увеличивается, и это увеличиваніе одинаково распространяется на число и тонажъ судовъ, какъ заграничнаго такъ и каботажнаго плаванія. Въ 1883 г. пришло 755 судовъ тонажемъ 220.654 ласт., а въ 1891 г. 1106 суд. тонажемъ 407 461. Отошло въ 1883 г. 757 суд. тонажемъ 220.288 ласт., а въ 1891 г. 1116 суд. тонажемъ 408,766; увеличиваніе судовъ вообще составляетъ 351 судно

и 186.807 ластовъ, въ то число въ заграничномъ плаваніи увеличеніе выражается по приходу 74 судна 46.891 ласт.; а по отходу 73 судна и 188.478 ласт. На долю каботажнаго плаванія увеличеніе составляетъ по приходу 277 судовъ 139.916 ласт., а по отходу 286 судовъ 140.435 ласт. Цыфры показывающія, что въ Севастополь имѣются благопріятныя условія для развитія каботажна.

2. Это подтверждается изъ сравненія каботажнаго и заграничнаго плаванія. Первое преобладаетъ какъ по числу судовъ (76,8%) такъ и по тону (65,8%), оставляя на долю заграничнаго плаванія 23,2% числа и 34,2% тонажа всѣхъ судовъ.

3. Въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ пароходы, какъ по числу 90,4% такъ и по тону 97,7%, оставляя на долю парусниковъ только 9,6% числа и 2,3% тонажа всѣхъ судовъ.

4. Съ товаромъ пришло изъ заграницы 41,1% числа 36,6% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что на долю балласта причитается 58,9% числа и 63,4% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Отошло 85,3% числа и 86,6% тонажа съ товаромъ, а 14,7% числа и 13,4% тонажа всѣхъ судовъ ушло съ балластомъ. Стало быть въ Севастополь какъ и въ другихъ отпускныхъ портахъ первое мѣсто между заграничными грузами составляетъ балластъ.

5. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ пароходы (82,9% числа и 97,3% тонажа всѣхъ судовъ) надъ парусниками на долю коихъ причитается 17,1% числа и только 2,7% тонажа, что объясняется дѣятельностью субсидируемыхъ пароходныхъ обществъ.

6. Съ товаромъ пришло каботажныхъ судовъ 92,6% числа и 89,5% тонажа всѣхъ судовъ. Съ балластомъ же 7,4% числа и 10,5% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Отошло съ товаромъ 67,5% числа 75,6% тонажа отошедшихъ судовъ такъ что ушли съ балластомъ, т. е. не нашли обратнаго груза 32,5% числа и 24,4% тонажа, что представляетъ весьма невыгодное отношеніе балласта къ грузу, но утѣшится можно вѣроятнымъ предположеніемъ, что недостатокъ грузовъ падаетъ больше на субсидируемые срочные пароходы, которые отходятъ, не дожидаясь полнаго груза.

7. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ англійскому флагу (56,9% числа и 67% тонажа всѣхъ судовъ). Второе мѣсто принадлежитъ русскому флагу (23,9% числа и 19,7% тонажа). Участіе остальныхъ флаговъ такъ ничтожно, что говорить объ нихъ въ отдѣльности не стоитъ. Значительное участіе русскаго флага объясняется заграничными рейсами субсидируемыхъ обществъ и Добровольнаго флота.

12. Балаклава.

На роскошномъ, тепломъ южномъ берегу Крыма, съ прекрасною, глубокою, совершенно закрытою и безопасною бухтою, въ 12 верстахъ отъ Севастополя, гдѣ болѣе вѣка существуетъ постоянная стоянка военнаго флота, — городъ Балаклава, съ его греческимъ населеніемъ въ 2347 душъ, напоминаетъ, своею неподвижностью и отсутствіемъ жизни, наши великолѣпные портовые города на Сѣверномъ океанѣ. Это явленіе представляетъ собою неопровержимое свидѣтельство тому очевидному факту, что благорастворенный климатъ и обиліе плодовъ земныхъ, еще недостаточны для того, чтобы создать торговый городъ и развить въ немъ мореходство, а нужно еще энергическое населеніе и благопріятныя для торговли условія. Оживленіе въ Балаклавѣ произошло только въ Крымскую войну, когда соединенный англо-французскій флотъ выбралъ этотъ прекрасный, близкій къ Севастополю портъ, для стоянки части судовъ, такъ какъ бухта Балаклавъ хотя и довольно обширна, но на половину своей площади, мелководна. Союзники оставили въ Балаклавѣ весьма плодотворное воспоминаніе о себѣ, обозначивъ на скалѣ, противолежащей входу въ бухту знаки для удобнаго входа въ бухту. Кажется это единственная матеріальная выгода, которую извлекла Россія изъ Крымской войны.

Не смотря на удобства своей бухты, Балаклава совсѣмъ не ведетъ ви́шей торговли и ограничивается только услугами каботажнаго флота, вслѣдствіе чего, о томъ что продаетъ и что покупаетъ Балаклава, по официальнымъ таможеннымъ свѣдѣніямъ, неизвѣстно. Движеніе же каботажныхъ судовъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| З а 9 л ѣ т ѣ | Пришло судовъ | 9 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|--|------------------|----------|-----------|----------|-----------------|----------|-----------|----------|
| Всего | 79 | — | 5922 | — | 82 | — | 6097 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ каботажномъ | — 79 | — 100 | — 5922 | — 100 | — 82 | — 100 | — 6097 | — 100 |

Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было:

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 35.

| За 9 лѣтъ: | Пришло | | Ластовъ | | Отшло | | Ластовъ | |
|-------------------------------|--------|------|---------|------|--------|------|---------|------|
| | судовъ | ‰ | судовъ | ‰ | судовъ | ‰ | судовъ | ‰ |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 54 | 68,3 | 2372 | 40,5 | 57 | 69,5 | 2547 | 41,7 |
| паровыхъ | 25 | 31,7 | 3550 | 59,5 | 25 | 30,5 | 3550 | 58,3 |
| съ товаромъ | 59 | 74,6 | 4100 | 69,2 | 52 | 63,4 | 3944 | 64,6 |
| съ балластомъ | 20 | 25,4 | 1822 | 30,8 | 30 | 36,6 | 2153 | 35,4 |

Изъ приводимыхъ данныхъ видно, что если Балаклава не ведетъ заграничной торговли, то и каботажное плаваніе, изъ года въ годъ, здѣсь падаетъ. Это доказываетъ, что обыватели этого приморскаго города не находятъ или не умѣютъ извлекать никакой выгоды изъ своего выгоднаго географическаго положенія. Считае́мъ важнымъ обратить особое вниманіе на это, такъ какъ обыватели Балаклавы *греки*, т.-е. именно та національность, которую, враги Россіи, устраниая русскій элементъ, рекомендуютъ для колонизаціи черноморскихъ побережій, во имя болѣе быстрого развитія на Черномъ морѣ торговаго мореходства. Греческая Балаклава существуетъ со времени царствованія Екатерины II и, въ теченіе пѣлаго вѣка, достигла до такой высокой степени развитія мѣстнаго каботажа, что 2347 душъ населенія, совершаютъ ежегодно, въ среднемъ, по 9 морскихъ рейсовъ на мелкихъ лодкахъ, перевозятъ только по привозу 658 ластовъ, а по вывозу 666 ластовъ, или менѣе того, что беретъ одно средней величины парусное каботажное судно! Вотъ какого прогресса въ отечественномъ мореходствѣ можно ждать отъ привлеченія греческой колонизаціи.

13. Ялта.

Ялта небольшой, живописный городокъ, съ 4764 душъ жителей, есть курортъ, куда съѣзжаются лѣтомъ больные и здоровые люди, нуждающіеся въ тепломъ морскомъ воздухѣ. Вблизи Ялты находится Ливадія,—любимая лѣтняя резиденція въ Бозѣ почившаго Императора Александра II. Благодаря этому Ялта имѣетъ таможенную и небольшой портъ,—хотя никакой торговли городъ этотъ не ведетъ, довольствуясь эксплуатаціей собирающихся здѣсь лѣтнихъ посѣтителей. Всѣ обороты по внѣшней торговлѣ выражаются въ Ялтѣ слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годъ | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | не было | не было |
| 1884 | " | " |
| 1885 | " | 1775 |
| 1886 | " | 387 |
| 1887 | 3.215 | 1.400 |
| 1888 | 336 | 23.125 |
| 1889 | 3.353 | 1.601 |
| 1890 | 1.210 | 180 |
| 1891 | 824 | 10.000 |

Изъ этихъ цифръ видно, что какъ привозъ, такъ и отпускъ въ Ялтѣ совершенно случайны, ибо происходятъ необъяснимыми скачками и не даютъ никакихъ указаній относительно направленія здѣсь торговли.

Движеніе морскихъ судовъ въ Ялтѣ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отошло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего | 5038 | — | 1359933 | — | 5036 | — | 1359876 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 11 | 0,2 | 4752 | 0,3 | 14 | 0,2 | 4845 | 0,3 |
| каботажномъ. | 5027 | 99,8 | 1355181 | 99,7 | 5022 | 99,8 | 1355031 | 99,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 2 | 18,1 | 190 | 3,9 | 5 | 35,7 | 283 | 5,8 |
| паровыхъ | 9 | 81,9 | 4562 | 96,1 | 9 | 64,3 | 4562 | 94,2 |
| съ товаромъ | 8 | 72,7 | 2682 | 56,4 | 4 | 38,5 | 1822 | 37,6 |
| съ балластомъ | 3 | 27,3 | 2070 | 43,6 | 10 | 61,5 | 3023 | 62,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1117 | 22,2 | 40499 | 2,9 | 1112 | 22,1 | 40349 | 2,2 |
| паровыхъ | 3910 | 77,8 | 1314682 | 97,1 | 3910 | 77,9 | 1314682 | 97,8 |
| съ товаромъ | 4941 | 94,3 | 1325541 | 97,8 | 3278 | 65,2 | 1120623 | 82,7 |
| съ балластомъ | 86 | 5,7 | 29640 | 2,2 | 1744 | 34,8 | 234408 | 17,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 3 | 27,2 | 1108 | 23,3 | 6 | 42,8 | 1201 | 24,7 |
| Греческимъ | 1 | 18,3 | 143 | 3,2 | 1 | 18,3 | 143 | 3,2 |
| Турецкимъ. | 1 | | 47 | 0,9 | 1 | | 47 | 0,9 |
| Великобританскимъ. | 6 | 54,5 | 3454 | 72,6 | 6 | — | 3454 | — |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 36.

Цифры эти показываютъ:

1. Что о заграничномъ плаваніи въ Ялтѣ не стоитъ и говорить, такъ какъ иностранныя суда не каждый годъ приходятъ.

2. Каботажное плаваніе развивается значительно, но все это развитіе происходитъ вслѣдствіе многочисленныхъ срочныхъ и несрочныхъ рейсовъ субсидируемаго пароходства. На долю же реального каботажа, который даетъ заработки приморскому населенію, достается перевозка 2,9% грузовъ приходящихъ въ Ялту и 2,2% грузовъ вывозимыхъ изъ Ялты.

14. Алушта.

Алушта, маленькое живописное мѣстечко, на южномъ берегу Крыма, съ 770 душъ жителей,—служить, также какъ и Ялта, курортомъ для жителей Сѣвера, собирающихся здѣсь подышать теплымъ морскимъ воздухомъ. Внѣшней торговли Алушта не ведетъ никакой, а его каботажная торговля въ таможенныхъ отчетахъ не регистрируется и потому мы объ ней ничего сказать не можемъ. Движеніе морскихъ судовъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|-----------------------|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 519 | — | 101022 | — | 519 | — | 101022 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ | 519 | 100 | 101022 | 100 | 519 | 100 | 101022 | 100 |

Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было:

Въ каботажномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|---------------|-----|------|-------|------|-----|------|-------|------|
| парусныхъ | 238 | 45,8 | 8870 | 8,7 | 238 | 45,8 | 8870 | 8,7 |
| паровыхъ | 281 | 54,2 | 92152 | 91,3 | 281 | 54,2 | 92152 | 91,3 |
| съ товаромъ. | 466 | 89,7 | 89676 | 88,7 | 201 | 38,7 | 57450 | 56,8 |
| съ балластомъ | 53 | 10,3 | 11346 | 11,3 | 318 | 61,3 | 43572 | 43,2 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 37.

Движеніе каботажныхъ судовъ въ Алуштѣ изъ года въ годъ увеличивается, но это увеличеніе особенно усиливается съ 1886 г. когда этотъ портъ начали посѣщать пароходы, на долю которъ и причитается большая часть числа 54,2% числа и 91,3 тонъ всѣхъ судовъ, приходящихъ и отходящихъ. На долю парусн каботажна причитается 45,8% числа и только 8,7% общаго тонажа приходящихъ и отходящихъ судовъ. Это вполне согласуется съ значеніемъ Алушты какъ курорта, гдѣ никакой торговли не производится, а все населеніе живетъ только на счетъ бѣжающихъ посѣтителей.

15. Судакъ.

Судакъ, безъуѣздный городъ Таврической губерніи, имѣетъ въ 385 душъ жителей и, стало быть, не имѣетъ и не можетъ имѣть никакого торговаго значенія, а служить, какъ и всѣ города и селенія южнаго берега Крыма, дачнымъ мѣстомъ или курортъ для жителей сѣвера, нуждающихся въ тепломъ морскомъ воздухѣ. — О торговлѣ говорить нечего, а движеніе здѣсь каботажныхъ судовъ было слѣдующее: ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отшло судовъ | 0/0 | Ластовъ |
|-----------------------|------------------|-----|---------|-----|-----------------|-----|---------|
| Всего. | 417 | — | 116633 | — | 417 | — | 116633 |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | |
| заграничномъ. | | | | | | | |
| каботажномъ. | 417 | 100 | 116633 | 100 | 417 | 100 | 116633 |

Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было.

Въ каботажномъ плаваніи было:

| | | | | | | | |
|----------------|-----|------|--------|------|-----|------|--------|
| парусныхъ. | 73 | 17,4 | 2368 | 2,3 | 73 | 17,4 | 2368 |
| паровыхъ | 344 | 82,6 | 114263 | 97,7 | 344 | 82,6 | 114263 |
| съ товаромъ. | 315 | 75,5 | 99549 | 85,3 | 294 | 71,5 | 82054 |
| съ балластомъ. | 102 | 24,5 | 17090 | 14,7 | 123 | 29,5 | 34579 |

Изъ приведенныхъ цифръ видно:

1. Что движеніе морскихъ судовъ сдѣлалось значительно съ

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 38.

г., когда начали посѣщать его срочные пароходы Русскаго общества, причемъ, число судовъ, достигавшее въ 1884 г. 9 судовъ, съ 1885 г. разомъ увеличилось на 60 суд. по приходу и отходу и на 18.356 ластовъ увеличилось по тонажу.

2. Парусный же каботажъ, выразившійся по приходу и отходу въ 1883 г. 13 суд. 407 ластами тонажа, къ 1891 г. упалъ до 1 суд. тонажемъ 23 ластва, чѣмъ и выражается вся морская дѣятельность жителей гор. Судака.

3. Если подобное развитіе нашего паруснаго каботажа, посредствомъ субсидируемыхъ пароходныхъ линій весьма печально, то, съ другой стороны, приводимый фактъ весьма поучителенъ, какъ непосредственное указаніе на результаты учрежденія крупныхъ пароходныхъ обществъ на Черномъ морѣ.

16. Феодосія.

Феодосія или Каффа одинъ изъ древнѣйшихъ торговыхъ городовъ сѣвернаго берега Чернаго моря. Эта бывшая греческая, а потомъ генуэзская колонія, разрушенная турками на другой годъ послѣ взятія Константинополя, досталась Россіи вмѣстѣ съ присоединеніемъ Крыма въ 1783 году. Географическое положеніе Феодосіи близъ входа въ Азовское море и восточнаго кавказскаго берега, особенно благоприятно въ морскомъ отношеніи потому, что прекрасная Феодосійская бухта не замерзаетъ даже и тогда, когда весь Керченскій проливъ покрывается льдомъ. Вслѣдствіе этого суда, направляющіяся въ Азовское море, вынуждены бывать заходить и отстаиваться въ Феодосіи. Съ постройкою порта Феодосія будетъ служить убѣжищемъ для судовъ не только зимою, но и при всякой погодѣ и въ этой именно службѣ заключается то преимущество Феодосіи предъ Севастополемъ, которое заставило предпочесть этотъ городъ для устройства коммерческаго порта на южномъ берегу Крыма. Правда Феодосія на 200 верстъ далѣе Севастополя отъ Константинополя, т.-е. отъ европейскихъ рынковъ, но за то, на столько же ближе она къ портамъ Азовскаго моря и восточнаго берега и даетъ надежный опорный пунктъ для каботажнаго мореходства, т.-е. для нашей внутренней торговли, что безусловно важнѣе для Россіи, много принесшей жертвъ для удешевленія сбыта своихъ произведеній на иностранные рынки и только въ настоящее царствованіе, съ принятіемъ національной финансово-экономической политики, начав-

шей заботы объ удешевленіи перевозки внутри страны, а въ особенности между центральными губерніями и окраинами.

Не вдаваясь въ детали древней исторіи временъ процвѣтанія Діоскуріи и Пантикапей и не приводя соответствующихъ историческихъ датъ, что отвлекло бы насъ отъ нашего предмета, припомнимъ только конечный изъ нихъ выводъ, состоящій въ томъ, что основаніе и процвѣтаніе Θεодосіи вызвано было торговлею этого города съ портами Азовскаго моря и восточнаго берега или вообще Кавказскаго перешейка, черезъ который, въ тѣ времена, проходилъ великій торговый путь изъ Европы въ Индію, закрытый окончательно Турками, разорившими, послѣ взятія Константинополя, всѣ Генуэзскія колоніи на сѣверномъ и восточномъ берегахъ Чернаго моря и на Азовскомъ морѣ. Путь этотъ проходилъ въ разное время по разнымъ направленіямъ: и отъ устьевъ Дона (Танаиса) черезъ Волгу и Каспійское море; черезъ Діоскурію (Сухумъ) и главный Кавказскій хребетъ на сѣверный Кавказъ— въ Хазарію, занимавшую восточную часть сѣвернаго Кавказа и Прикаспійскаго края и черезъ Фазисъ, т.-е. по Ріону Квирилъ и Куръ. Всѣ эти три пути возстановляются съ постройкою двухъ желѣзныхъ дорогъ и предполагаемой дороги отъ Сухума на Баталпашинскъ и, такимъ образомъ, постройка въ Θεодосіи является какъ нельзя болѣе современною и составляетъ одно изъ необходимыхъ условій развитія русской торговли и мореходства на Черномъ морѣ.

Съ постройкою порта и вѣтви желѣзной дороги отъ станціи Джанкой, Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, — Θεодосія, независимо отъ своего большаго значенія для русской морской торговли на Черномъ морѣ, получаетъ возможность сдѣлаться важнымъ отпускнымъ портомъ нашихъ произведеній за границу, конкурируя съ Одессой, Николаевымъ и Азовскими портами. Соединительная линія желѣзной дороги открыта для движенія только въ прошломъ году, а потому наши цыфровыя данныя о внѣшней торговлѣ Θεодосіи, съ 1883 по 1891 годъ, представляютъ, такъ сказать, прошлое, а не настоящее положеніе отпускной торговли Θεодосіи. Они показываютъ сколько можетъ этотъ портъ отпускать за границу произведеній своего мѣстнаго раіона, безъ всякой прибавки транзитныхъ грузовъ, доставляемыхъ по желѣзной дорогѣ, изъ болѣе отдаленныхъ губерній Россіи. Съ этой точки зрѣнія, нижеприводимыя цыфры имѣютъ важное значеніе для сравненія съ послѣдующими годами.

Привозъ и отпускъ въ Θεодосіи былъ въ рубляхъ:

| Года. | Отпускъ. | Привозъ. |
|-------|-----------|--|
| 1883 | 1.627.573 | 2.343 |
| 1884 | 1.678.533 | 724 черезъ другія таможи привезено 796 |
| 1885 | 2.433.160 | 3.361 |
| 1886 | 2.101.758 | " |
| 1887 | 1.865.944 | " |
| 1888 | 2.312.763 | 12 черезъ друг. таможи 36.416 |
| 1889 | 3.147.480 | 3.642 |
| 1890 | 1.838.968 | 1.067 |
| 1891 | 1.448.183 | 220 черезъ друг. таможи 3.225 |

Цыфры эти показываютъ:

1. Что отпускъ изъ Θεοδοσίи колеблется значительно въ зависимости отъ урожаявъ. Такъ, въ 1888 году онъ достигъ 2.312.763 руб., а въ 1889 году даже до 3.147.480 руб., но въ неурожайные годы 1890 опустился до 1.838.968 руб., а въ 1891 г до 1.448.183 руб., почти на 200 т. руб. меньше 1883 года.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ совершенно ничтоженъ и представляетъ ту особенность, что Θεοδοσία, находитъ выгоды получать эти товары не непосредственно, а при посредствѣ комиссіонеровъ, черезъ другія таможи. Хотя тоже самое замѣчается и въ другихъ портахъ, не понавшихъ въ сѣть желѣзныхъ дорогъ, какъ напримѣръ въ Херсонѣ, но здѣсь, въ Θεοδοσίи, это явленіе рельефнѣе и мы обращаемъ на него вниманіе, ибо оно представляется вѣроятнымъ результатомъ болѣе дешевой доставки иностранныхъ товаровъ черезъ сухопутную границу

Движеніе морскихъ судовъ по таможеннымъ свѣдѣніямъ выражается такъ: 1).

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о /о | Ластовъ | о /о | Отшло судовъ | о /о | Ластовъ | о /о |
|---------------------------------------|------------------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|---------|
| Всего | 5612 | — | 1546824 | — | 5607 | — | 1547095 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 253 | 4,5 | 109883 | 7,1 | 242 | 4,3 | 109560 | 7,1 |
| кабатажномъ. | 5359 | 95,5 | 1436941 | 92,9 | 5365 | 95,7 | 1437535 | 92,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 64 | 25,2 | 5216 | 4,7 | 53 | 21,9 | 4983 | 4,5 |
| паровыхъ | 189 | 74,8 | 104667 | 95,3 | 189 | 78,1 | 104577 | 95,5 |
| съ товаромъ | 47 | 17,3 | 16354 | 14,8 | 225 | 92,9 | 106009 | 96,7 |
| съ балластомъ | 206 | 82,7 | 93529 | 85,2 | 17 | 7,1 | 3551 | 3,3 |

1) Смотри приложение таблица № 39.

| За 9 лѣтъ | | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------|------------------|---------|---------|------|-----------------|---------|---------|---|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1004 | 18,7 | 35785 | 2,4 | 1012 | 18,8 | 35645 | 9 | |
| паровыхъ | 4355 | 81,3 | 1401156 | 97,6 | 4353 | 81,2 | 1401890 | 8 | |
| съ товаромъ | 4878 | 91,2 | 1387344 | 96,5 | 4475 | 83,4 | 1278007 | 1 | |
| съ балластомъ | 481 | 8,8 | 49597 | 3,5 | 890 | 16,6 | 159528 | | |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | | |
| Русскимъ | 20 | 7,9 | 2093 | 1,9 | 9 | — | 1771 | | |
| Шведско-норвежскимъ | 8 | — | 2768 | 2,5 | 8 | 3,7 | 2768 | | |
| Датскимъ | 1 | — | 89 | 0,3 | 1 | — | 89 | | |
| Германскимъ. | 4 | — | 1953 | 1,7 | 4 | 7,5 | 1953 | | |
| Великобританскимъ. | 158 | 62,2 | 91329 | 83,1 | 158 | 65,1 | 91329 | 8 | |
| Французскимъ | 1 | — | 745 | 0,3 | 1 | — | 745 | | |
| Австро-венгерскимъ | 4 | — | 1333 | 1,2 | 4 | — | 1333 | | |
| Бельгійскимъ. | 2 | — | 1169 | 1,8 | 2 | — | 1169 | | |
| Греческимъ | 16 | — | 4571 | 4,1 | 16 | 1,0 | 4571 | | |
| Турецкимъ. | 24 | 9,4 | 397 | 0,3 | 24 | — | 396 | | |
| Итальянскимъ | 15 | — | 3436 | 3,1 | 15 | 9,9 | 3436 | | |

Цифры эти показываютъ:

1. Число судовъ по приходу, отходу и тонуажу за 9 лѣтъ чти удвоилось.

2. Увеличеніе морскаго движенія произошло какъ по заграничному, такъ и по каботажному плаванію. По первому увеличеніе произошло по тонуажу судовъ съ 6,577 въ 1883 году 10,187 ласт. въ 1891 г., а по каботажному какъ по числу судовъ (съ 458 до 721 въ 1891 г.), такъ и по тонуажу (съ 115,360 217,807 ласт. въ 1891 г.).

3. Наибольшее увеличеніе падаетъ на паровыя суда, которыя составляютъ 81,3‰ числа и 97,6‰ тонуажа всѣхъ пришедшій и отошедшій. На долю же паруснаго каботажа причитается 18,7‰ числа и только 2,4‰ общаго тонуажа всѣхъ пришедшій и отошедшій судовъ. Кажется нельзя имѣть лучшаго доказательства, что субсидируемыя пароходы отбираютъ у мѣстнаго каботажа всѣ грузы и стало быть, ни въ какомъ случаѣ не дѣйствуютъ его развитію.

4. Такъ какъ Θεодосія отпускной портъ, то по существующему порядку, иностранныя суда приходятъ преимущественно съ балластомъ (82,7‰ числа, и 85,2‰ тонуажа) а товарами занимаетъ только 17,3‰ числа и 14,8‰ тонуажа всѣхъ судовъ. При отх

же почти все суда имѣютъ грузъ (92,9% числа и 96,7% тонажа) и только 7,1% числа и 3,3% тонажа всехъ судовъ уходятъ съ балластомъ.

5. Въ каботажномъ плаваніи 91,2% числа 96,5% тонажа всехъ судовъ приходятъ съ товаромъ, а на долю балласта причитается 8,8% числа и 3,5% тонажа приходящихъ судовъ. При отходѣ грузъ получаютъ 83,4% числа и 88,8% тонажа всехъ отходящихъ судовъ. Не находятъ груза 16,6% числа и 11,2% общаго тонажа и такимъ образомъ въ каботажномъ плаваніи съ балластомъ отходить вдвое болѣе судовъ чѣмъ приходитъ. Желательно, чтобы постройка Джанкой—Одесской линіи измѣнила это неблагоприятное положеніе каботажа.

6. Въ заграничномъ плаваніи господствуетъ Англійскій флагъ, имѣющій 62,2% числа и 83,1% тонажа. Второе мѣсто принадлежитъ Турецкому флагу, захватывающему 9,4% числа всехъ судовъ, но занимающему, по количеству грузовъ—девятое мѣсто (0,3% тонажа всехъ судовъ). Русскій флагъ занимаетъ третье мѣсто по числу судовъ (7,9%) и шестое по количеству перевезенныхъ грузовъ 1,9% общаго тонажа всехъ судовъ.

17 Керчь.

Керчь, древняя Мелетійская колонія при Босфорѣ Киммерійскомъ (Керченскій проливъ), великолѣпная столица Босфорскаго царства, лежитъ на пересѣченіи трехъ морскихъ путей: по сѣверному и восточному берегамъ Чернаго моря и къ портамъ Азовскаго моря. Въ древности черезъ Керчь шелъ четвертый водный путь по Кубани, которымъ нынѣ не пользуются, влѣдствие трудности судоходства по Кубани. Но вѣроятно этотъ путь возстановится въ будущемъ въ видѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ Екатеринодара до Тамани. Такое выгодное географическое положеніе Керчи и было причиною его торговаго значенія, которое нынѣ значительно уменьшилось, съ тѣхъ поръ, какъ произведенія части южной Россіи (древней Скиѣи), прилегающей къ Азовскому морю, нашли себѣ удобный сбытъ въ Европу сухимъ путемъ по сѣти желѣзныхъ дорогъ, доставляющихъ также дешево иностранные товары къ берегамъ Азовскаго моря. Только громоздкое наше сырье, все-таки представляется болѣе выгоднымъ отправлять, по прежнему, морскимъ путемъ, не только на ближайшіе европейскіе рынки въ бассейнѣ Средиземнаго моря, но въ Лон-

донъ и Гамбургъ, конкурируя съ доставкою русскаго сырья въ Европу при посредствѣ Балтійскаго моря. Такъ какъ Азовское море стало весьма мелководнымъ, а находящіеся на его берегахъ портовые города обмелѣли еще больше, благодаря искусственному засоренію балластомъ, то Керчь, если и перестала быть главнымъ посредникомъ въ торговлѣ Чернаго моря съ Азовскимъ, все таки сохранила значеніе промежуточнаго пункта, гдѣ глубокосядющія морскія суда, забирающія наше сырье въ портахъ Азовскаго моря, догружаясь до полной осадки, остаются нѣкоторое время на Керченскомъ рейдѣ для окончательной погрузки. Это представляетъ конечно весьма большое неудобство и лишніе накладные расходы для судовъ, вызывающіе возвышеніе фрахта. Во избѣжаніе этого Керченскій проливъ углубленъ землечерпаніемъ до 18 фут., но такая глубина недостаточна для современныхъ океанскихъ большихъ пароходовъ.

Керчь имѣетъ весьма большое значеніе для защиты Азовскаго моря или лучше сказать нашего торговаго флота, который можетъ укрыться отъ непріятельскаго нападенія въ Азовское море. Послѣ Крымской войны въ 1½ верстахъ отъ Керчи, на Павловскомъ мысѣ, построена съ цѣлью закрытія пролива, крѣпость и сдѣлано загражденіе части пролива, чтобы направить форвартеръ его подъ выстрѣлы батарей. Вслѣдствіе этого суда торговаго флота въ Азовскомъ морѣ, какъ во внутреннемъ, недоступномъ для непріятеля бассейнѣ, найдутъ вполне безопасное убѣжище. Зимой Керченскій проливъ замерзаетъ и тѣмъ защищаетъ всѣ берега Азовскаго моря.

Значеніе Керчи въ торговлѣ съ Восточнымъ берегомъ не пзмѣнилось, но самый этотъ берегъ обезлюдѣлъ и очень медленно заселяется, обѣщая развитіе производительности и торговли въ болѣе или менѣе очень отдаленномъ будущемъ. Во время существованія, такъ называемой, береговой Черноморской линіи, т. е. ряда укрѣпленныхъ пунктовъ, занятыхъ гарнизонами и русскими при нихъ поселками, при устьяхъ горныхъ рѣкъ, впадающихъ въ море вдоль Восточнаго берега, гдѣ могли происходить торговыя сношенія горцевъ съ Турками,—Керчь была резиденціей начальника этой линіи, что едва ли можетъ повториться, такъ какъ въ настоящее время, когда мы владѣемъ всею прибрежною территоріей, управленіе Восточнымъ берегомъ должно сосредоточиваться не на оконечности его въ Керчи или Батумѣ, а въ естественномъ центрѣ—Сухумѣ.

Тѣмъ не менѣе Керчь до сихъ поръ служитъ мѣстомъ, гдѣ за-

пасаются товарами Кавказское побережье, почему разрушенная англо-французскимъ десантомъ въ Крымскую войну Керчь быстро возстала изъ пепла, устроилась и имѣетъ уже 30,892 душъ жителей. Здѣсь открыта большая перегрузочная станція Русскаго общества пароходства и торговли, для передачи грузовъ и пассажировъ съ Чернаго моря на Азовское и обратно. Движеніе судовъ здѣсь такъ значительно, что въ Керчи появились эллинги и механическія мастерскія для починки и ремонта судовъ и каботажное плаваніе здѣсь быстро возрастаетъ.

Внѣшняя торговля Керчи выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ.

| года | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|---------|
| 1883 | 1.793.303 | 32.401 |
| 1884 | 1.277.311 | 116.103 |
| 1885 | 1.654.127 | 25.736 |
| 1886 | 1.480.339 | 38.149 |
| 1887 | 1.125.016 | 24.521 |
| 1888 | 1.609.870 | 57.326 |
| 1889 | 1.683.183 | 88.460 |
| 1890 | 2.299.950 | 34.012 |
| 1891 | 2.403.928 | 13.415 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ изъ Керчи, какъ и изъ Феодосіи, производится только изъ окружающаго городъ района, не имѣя транзитныхъ хлѣбныхъ грузовъ, которыми торгуютъ Одесса, Николаевъ и другіе порты, лежащіе на сѣти желѣзныхъ дорогъ. Тѣмъ не менѣе отпускъ постепенно прогрессируетъ и, очевидно, находится въ зависимости отъ урожая. Такимъ образомъ на 1890 и 1891 годъ, когда постигнуты были неурожаемъ внутреннія губерніи, изъ Керчи произведенъ былъ наибольшій отпускъ хлѣба, вслѣдствіе богатаго урожая на Сѣверномъ Кавказѣ и въ районѣ Керчи.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ не великъ, но все-таки, несравненно болѣе значительный чѣмъ въ Феодосіи. Это показываетъ что Керчь запасается этими товарами не только для потребленія своихъ обывателей, но и для перепродажи въ другіе города.

Движеніе морскихъ судовъ по таможеннымъ даннымъ выражается такъ. ¹⁾

¹⁾ Смотри приложение таблица № 40.

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отошло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|---|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 21242 | — | 2769562 | — | 21210 | — | 2768077 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 1181 | 5,5 | 281689 | 10,1 | 1161 | 5,4 | 281166 | 10,1 |
| каботажномъ. | 20051 | 94,5 | 2487873 | 89,9 | 20049 | 94,6 | 2486911 | 89,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 662 | 56,5 | 37727 | 13,3 | 640 | 55,4 | 36241 | 12,8 |
| паровыхъ | 519 | 43,5 | 243969 | 86,7 | 521 | 44,9 | 244925 | 87,2 |
| съ товаромъ | 405 | 34,2 | 25133 | 8,8 | 663 | 57,1 | 181861 | 64,6 |
| съ балластомъ | 776 | 65,8 | 256556 | 91,2 | 498 | 42,9 | 99305 | 35,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 8211 | 40,9 | 254185 | 10,2 | 8216 | 40,9 | 259293 | 7,8 |
| паровыхъ | 11850 | 59,1 | 2233685 | 89,8 | 11833 | 59,1 | 2227618 | 92,2 |
| съ товаромъ | 16275 | 81,1 | 2181220 | 87,6 | 13856 | 69,1 | 1086133 | 79,8 |
| съ балластомъ. | 3786 | 18,9 | 306653 | 12,4 | 6193 | 30,9 | 500778 | 20,2 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 137 | 11,6 | 11157 | 5,2 | 126 | 10,8 | 14541 | 5,1 |
| Шведско-норвежскимъ | 21 | 1,8 | 9961 | — | 21 | — | 9961 | — |
| Датскимъ | 1 | — | 121 | — | 1 | — | 121 | — |
| Германскимъ. | 10 | — | 4949 | — | 10 | — | 4949 | — |
| Великобританскимъ | 312 | 26,4 | 164133 | 5,8 | 304 | 26,5 | 163544 | 58,9 |
| Французскимъ, | 4 | — | 2589 | 0,9 | 4 | — | 2589 | — |
| Австро-Венгерскимъ | 6 | — | 1501 | 0,5 | 7 | — | 1619 | — |
| Бельгійскимъ | 1 | 0,8 | 619 | — | 1 | 0,8 | 619 | — |
| Греческимъ | 168 | 14,1 | 52445 | 18,6 | 168 | 14,4 | 52455 | 18,6 |
| Турецкимъ. | 455 | 38,5 | 11289 | 4 | 450 | 38,7 | 11001 | 3,9 |
| Итальянскимъ | 65 | 5,5 | 19907 | 7,7 | 64 | 5,4 | 19749 | 7,2 |
| Прочихъ Государствъ. | 1 | — | 18 | — | 1 | — | 18 | — |

Цыфры эти показываютъ:

1. Прогрессивное и правильное развитіе движенія морскихъ судовъ какъ по заграничному, такъ и по каботажному плаванію. При незначительности отпускной торговли Керчи, заграничное плаваніе за 9 лѣтъ сократилось по числу судовъ, но увеличилось по тонажу ихъ (съ 24,506 на 30,002 въ 1891 г.). Каботажное плаваніе увеличилось въ это время на 424 суд. и 212,608 ласт. по тонажу какъ пришедшихъ, такъ и отошедшихъ судовъ.

2. Такое блистательное развитіе каботажна произведено усиленіемъ пароходнаго движенія на долю котораго падаетъ 59,1% числа и болѣе 90% тонажа. На долю паруснаго каботажна хотя и причитается 49,2% числа всѣхъ судовъ, но только 10,2% ихъ тонажа по приходу и 7,3% по отходу

3. Въ заграничномъ плаваніи по числу преобладаютъ парусныя суда 56,5% а по тонажу паровыя (86,7%). По числу паровыя составляютъ 43,5%, а каботажъ имѣетъ 13,3% тонажа.

4. Изъ за-границы суда пришли преимущественно съ балластомъ (65,8% числа и 91,2% вместимости), а съ товаромъ 34,2% числа и 8,8% тонажа. Отошло же съ балластомъ 42,9% числа и 35,4% тонажа, съ товаромъ ушло 57% числа и 65% тонажа: такимъ образомъ, почти половина числа и 35,4% тонажа всѣхъ судовъ не нашли себѣ обратныхъ грузовъ въ Керчи.

5. Въ каботажномъ плаваніи 81,1% числа и 87,6% тонажа всѣхъ судовъ пришло съ товаромъ и только 18,9% числа и 12,4% тонажа было занято балластомъ. При отходѣ съ товаромъ ушло 69,1% числа и 79,8% тонажа и не нашло обратнаго груза 30,9% числа и 20,2% тонажа. Стало-быть, по отношенію къ обратнымъ грузамъ каботажъ въ Керчи находится въ такихъ же неблагоприятныхъ условіяхъ, какъ и заграничное плаваніе.

6. Первое мѣсто по числу судовъ принадлежитъ турецкому флагу (38,5%), второе великобританскому (26,4%), третье греческому (14,1%) и только четвертое русскому (11,6%). По тонажу первое мѣсто принадлежитъ англійскому флагу (58,7%), второе греческому (18,6%), третье итальянскому (7,7%), четвертое русскому (5,2%) и пятое турецкому (4%).

18. Геническъ.

Ничтожный городокъ этотъ, съ населеніемъ въ 1227 душъ, пріобрѣлъ значеніе въ отпускной торговлѣ, направляемой по Лозово-Севастопольской дорогѣ, благодаря тому, что эта дорога подходит здѣсь къ Азовскому морю, предоставляя возможность отправлять грузы далѣе морскимъ путемъ, избѣгая дорогой перевозки по желѣзной дорогѣ отъ Геническа до Севастополя, на длину 178 верстъ. Это преимущество всегда останется за Геническомъ и, потому, можно думать, что этотъ портъ имѣетъ всѣ шансы быстраго развитія своихъ торговыхъ оборотовъ, какъ по вѣншей торговлѣ, такъ и по каботажной торговлѣ. Въ настоя-

ищее время внѣшняя торговля Геническа выражается слѣдующими цифрами въ руляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|---------|
| 1883 | 453.730 | " |
| 1884 | 706.300 | 80 |
| 1885 | 643.500 | |
| 1886 | 1.706.599 | " |
| 1887 | 1.311.300 | " |
| 1888 | 1.779.598 | 350 |
| 1889 | 2.798.718 | " |
| 1890 | 3.545.912 | " |
| 1891 | 3.762.072 | 82.170 |

Цыфры эти показываютъ:

1. Прогрессивное и быстрое возрастаніе отпуска, что и должно быть, вслѣдствіе географическаго положенія Геническа.

2. Привозъ до такой степени ничтоженъ, что объ немъ говорить не стоитъ и онъ подтверждаетъ, что значительный отпускъ хлѣба производится немѣстными жителями, которые для этого очень бѣдны капиталами, а иностранными экспортерами, направляющими на Севастополь, скупленный во внутренности Россіи хлѣбъ, и останавливающими часть его въ Геническѣ, если представляется возможность найти суда и, при дешевомъ фрахтѣ, избѣжать лишней перевозки по желѣзной дорогѣ.

Движеніе морскихъ судовъ по таможеннымъ отчетамъ выражается слѣдующими цифрами: ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0/ 0 | Ластовъ | 0/ 0 | Отошло судовъ | 0/ 0 | Ластовъ | 0/ 0 |
|---------------------------------------|------------------|---------|---------|---------|------------------|---------|---------|---------|
| Всего. | 1151 | — | 134196 | — | 1141 | — | 134231 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 261 | 22.6 | 106862 | 79.8 | 264 | 23,1 | 107270 | 79,9 |
| каботажномъ. | 890 | 77,4 | 27334 | 20.2 | 877 | 76,9 | 26981 | 20,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 64 | 24,5 | 10052 | 9,4 | 64 | 24,2 | 10052 | 9,3 |
| паровыхъ | 197 | 75,5 | 96810 | 90,6 | 200 | 75,8 | 97218 | 90,7 |
| съ товаромъ. | 1 | 0,3 | 254 | 0,2 | 264 | 100 | 107270 | 100 |
| съ балластомъ. | 260 | 99,7 | 106608 | 99,8 | — | — | — | — |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 41.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отшло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|--|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 790 | 88,7 | 18556 | 67,8 | 779 | 88,8 | 18405 | 64,4 |
| паровыхъ | 100 | 11,3 | 8778 | 32,2 | 98 | 11,2 | 8516 | 35,6 |
| съ товаромъ. | 502 | 56,4 | 14411 | 52,7 | 781 | 89,5 | 23212 | 86,3 |
| съ балластомъ. | 388 | 43,6 | 12923 | 47,3 | 96 | 10,5 | 3769 | 12,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | — | — | — | — | 3 | 1,1 | 408 | 0,3 |
| Шведско-норвежскимъ | 8 | — | 3951 | 3,6 | 8 | — | 3951 | 3,6 |
| Германскимъ. | 3 | 61,3 | 1575 | — | 3 | — | 1575 | — |
| Великобританскимъ. | 160 | — | 78856 | 73,1 | 160 | 64,3 | 78856 | 73,5 |
| Французскимъ | 6 | — | 4033 | 3,7 | 6 | — | 4033 | 3,7 |
| Австро-венгерскимъ | 4 | — | 801 | 0,7 | 4 | — | 801 | 0,7 |
| Греческимъ | 56 | — | 11889 | 11,1 | 56 | — | 11889 | 11,1 |
| Турецкимъ. | 8 | — | 1020 | 0,9 | 8 | — | 1020 | 0,9 |
| Итальянскимъ | 14 | — | 4352 | 4,2 | 14 | — | 4532 | 4,3 |
| Прочихъ государствъ | 2 | — | 205 | — | 2 | — | 205 | 1,9 |

Изъ цифръ этихъ видно:

1. Движеніе морскихъ судовъ въ Геническѣ, хотя сократилось съ 160 на 119 по приходу, но за то тонажъ судовъ почти утроился, поднявшись къ 1891 году съ 6297 ластовъ до 24.014 ластовъ.

2. Въ заграничномъ плаваніи правильно возрастаетъ какъ число судовъ съ 8 на 41, такъ и тонажъ съ 2352 на 18.828 ласт. или почти въ пять разъ. Въ каботажномъ же плаваніи число судовъ сократилось почти вдвое съ 152 на 78, а увеличеніе тонажа не велико съ 3945 на 5186 ласт. или другими словами иностранное мореходство сильно развивается въ Геническѣ, тогда какъ каботажное находится въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ.

3. Понятно вслѣдствіе того, что если каботажъ по числу судовъ (77,4%) превосходитъ заграничное плаваніе (22,6%), то по количеству перевезенныхъ грузовъ или по тонажу судовъ, онъ въ четверо менѣе чѣмъ заграничное плаваніе (79,8% всей вмѣстимости).

4. Въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ паровыя суда (75,5% числа и 90,6% тонажа). Съ товаромъ пришло 0,3% числа и 0,2% тонажа; съ балластомъ пришло болѣе 99% числа и тонажа судовъ. Всѣ суда, пришедшія съ балластомъ и товаромъ, ушли съ полнымъ грузомъ.

5. Въ каботажномъ плаваніи преобладають парусныя суда какъ по числу (88,7%), такъ и по тонажу (67,8%). Съ товаромъ пришло изъ нихъ 56,4% числа и 52,7% тонажа, такъ что почти половина судовъ (43,6% числа и 47,3%) тонажа привезла балластъ. При отходѣ 89,5% числа и 86, % тонажа нашли себѣ грузъ, а 10,5% числа и 13,7% тонажа возвратились съ балластомъ. Такой недостатокъ грузовъ для приходящихъ и уходящихъ судовъ составляетъ главную причину слабого развитія каботажа.

19. Бердянскъ.

Г Бердянскъ принадлежитъ къ наиболѣе старымъ изъ отпускныхъ южныхъ нашихъ портовъ. Онъ велъ уже значительную торговлю когда экспортерами русскаго сырья были греческія и итальянскія фирмы, поселившіяся навсегда въ Россіи, фирмы дорожившія своею репутаціею, и погибшія въ конкуренціи съ еврейскимъ гешефтмахерствомъ, послѣ постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ. Значительная торговля Бердянска вызвала даже постройку здѣсь искусственнаго порта, на открытомъ и мелководномъ рейдѣ этого города. Съ постройкою сѣти желѣзныхъ дорогъ Бердянскъ, единственный изъ важныхъ портовъ Сѣвернаго берега Азовскаго моря, остался въ сторонѣ отъ нея и до сихъ поръ ведетъ торговлю, также какъ и до Крымской войны, преимущественно земледѣльческими произведеніями своего района, правда весьма богатаго, какъ можно судить изъ нижеслѣдующихъ цифръ, выражающихъ обороты по внѣшней торговлѣ въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|------------|---------|
| 1883 | 7.829.625 | 160.885 |
| 1884 | 10.383.737 | 209.577 |
| 1885 | 9.812.806 | 78.233 |
| 1886 | 11.312.006 | 82.452 |
| 1887 | 11.736.158 | 25.392 |
| 1888 | 12.401.152 | 45.461 |
| 1889 | 11.439.302 | 40.385 |
| 1890 | 10.557.264 | 105.205 |
| 1891 | 12.005.351 | 45.029 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что Бердянскъ имѣетъ всѣ шансы дальнѣйшаго развитія, такъ какъ отпускъ его прогрессивно и правильно изъ года въ годъ увеличивается значительно, именно: по сравненію съ 1883

годомъ, за 9 лѣтъ, увеличился на 65%. Цыфры эти показываютъ, что Бердянскъ сбываетъ только хлѣбъ своего раіона, а не транзитный какъ порты, составляющіе оконечности желѣзно-дорожной сѣти, а потому неурожай во внутреннихъ губерніяхъ совсѣмъ не отразился на отпускѣ Бердянска.

2) Привозъ иностранныхъ товаровъ, на оборотъ, прогрессивно падаетъ и за 9 лѣтъ сократился въ $3\frac{1}{2}$ раза. Сокрушаются и плакать объ этомъ нечего, ибо это есть результатъ общаго сокращенія привоза иностранныхъ товаровъ въ Россію, главнымъ образомъ, вслѣдствіе усиленія отечественнаго заводско-мануфактурнаго производства, а въ послѣдніе годы (1890 и 1891) объясняется неурожаемъ, сократившимъ значительно потребление фабрика-товъ массою населенія внутреннихъ губерній, а отчасти и тѣмъ что, не имѣя желѣзной дороги, Бердянскъ не можетъ, подобно другимъ портамъ, составляющимъ оконечности желѣзнодорожной сѣти, отправлять иностранные товары на внутренний рынокъ и потому запасается ими только для потребления 23.593 душъ своихъ обывателей и для окрестнаго населенія, сбывающаго здѣсь свой хлѣбъ.

Движеніе морскихъ судовъ по таможеннымъ отчетамъ выражается слѣдующимъ образомъ ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отшло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 11073 | — | 1350216 | — | 11096 | — | 1356593 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 2314 | 20,8 | 522796 | 38,7 | 2290 | 20,6 | 521929 | 38,4 |
| каботажномъ. | 8759 | 79,2 | 827420 | 61,3 | 8806 | 79,4 | 834664 | 61,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1629 | 70,3 | 230907 | 44,1 | 1604 | 70,4 | 229609 | 44,1 |
| паровыхъ | 685 | 29,7 | 291889 | 55,9 | 686 | 29,6 | 292320 | 55,9 |
| съ товаромъ. | 374 | 16,1 | 48163 | 9,2 | 2034 | 88,8 | 497619 | 95,3 |
| съ балластомъ. | 1940 | 83,9 | 474633 | 90,8 | 256 | 11,2 | 24310 | 4,7 |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 42.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отошло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 3084 | 34,6 | 94820 | 11,4 | 3139 | 35,6 | 94279 | 11,3 |
| паровыхъ | 5675 | 65,4 | 732600 | 88,6 | 5667 | 64,4 | 740385 | 88,7 |
| съ товаромъ. | 8133 | 92,8 | 782196 | 94,5 | 4747 | 53,9 | 542913 | 65,4 |
| съ балластомъ. | 626 | 7,2 | 45224 | 5,5 | 4059 | 46,1 | 291751 | 34,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 38 | 1,6 | 2397 | 0,4 | 17 | 0,7 | 1710 | 0,3 |
| Шведско-норвежскимъ | 99 | 4 | 41745 | 8,3 | 99 | 4,3 | 41745 | 8,3 |
| Итальянскимъ | 595 | 25 | 122806 | 23,4 | 593 | 25,9 | 122724 | 23,5 |
| Германскимъ | 20 | 0,8 | 7572 | 1,4 | 20 | 0,9 | 7572 | 1,4 |
| Великобританскимъ. | 339 | 14,6 | 150584 | 28,8 | 339 | 14,8 | 150584 | 28,8 |
| Французскимъ | 29 | 1,2 | 17942 | 3,4 | 29 | 1,3 | 17942 | 3,4 |
| Австро-венгерскимъ | 66 | 2,4 | 14266 | 2,7 | 66 | 2,8 | 14266 | 2,7 |
| Турецкимъ. | 197 | 8,4 | 6394 | 1,2 | 197 | 8,6 | 6394 | 1,2 |
| Греческимъ | 931 | 42 | 159090 | 30,4 | 930 | 40,7 | 158992 | 30,4 |

Цыфры эти показываютъ:

1) Что движеніе судовъ въ Бердянскъ по заграничному и, въ особенности по каботажному плаванію, вообще возрастаетъ. Если число судовъ нѣсколько сократилось (на 13 судовъ), то тонажъ много увеличился (съ 38.054 на 57.192 ласта). Въ каботажномъ плаваніи возрасло какъ число судовъ съ 851 до 1063, такъ и тонажъ съ 68.609 до 109.166 ласт.

2) Заграничное плаваніе занимаетъ 20,8% числа и 38,7% вмѣстимости всѣхъ судовъ. Работа каботажа выражается 79,2% числа и 61,3% тонажа какъ по приходу, такъ и по отходу.

3) Въ заграничномъ плаваніи парусныя суда преобладаютъ по числу 70,3% и уступаютъ по вмѣстимости 44,1% паровымъ судамъ, занимающимъ 29,7% числа и 55,9% тонажа. Съ товаромъ пришло 16,1% числа и 9,2% тонажа, такъ что съ балластомъ пришли 83,9% числа и 90,8% тонажа всѣхъ судовъ. Отошло съ грузомъ 88,8% числа и 95,3% тонажа, а съ балластомъ 11,2% числа и 4,7% тонажа всѣхъ судовъ.

4) Въ каботажномъ плаваніи значительно преобладаютъ пароходы (65,4% числа и 88,6% тонажа), а на долю парусныхъ остается 34,6% числа и 11,4% тонажа. Преобладаніе пароходовъ объясняется тѣмъ, что Бердянскъ лежитъ на Азовской линіи па-

роходства Русскаго общества. Съ товаромъ пришло 92,8% числа и 94,5% тонажа, оставляя для балласта 7,2% числа и 5,5% тонажа. Отошло съ товаромъ 53,9% числа и 65,4% тонажа, такъ что почти половина числа судовъ (46,1%) числа и болѣе трети тонажа (34,6% всѣхъ судовъ) занято было перевозкою балласта. Такое неблагопріятное отношеніе балласта къ грузу, при значительномъ ростѣ каботажна, можно объяснить тѣмъ, что большая часть мелкихъ судовъ работаетъ на подвозкѣ груза къ большимъ иностраннымъ судамъ и возвращается въ портъ пустыми.

20. Мариуполь.

Городъ Мариуполь одновременно съ Бердянскомъ началъ свое существованіе, въ качествѣ отпускнаго порта русскаго сыръя за границу, но теперь пріобрѣлъ особенно важное значеніе между другими приморскими городами Азовскаго моря, какъ главный отпускной портъ для донецкаго угля, во всѣ приморскіе города Чернаго моря и за границу. Случилось это благодаря прежде всего большей близости Мариуполя къ донецкимъ копямъ, въ чемъ однако могли конкурировать съ Мариуполемъ Таганрогъ и Ростовъ, но главнымъ образомъ вслѣдствіе концессіи выданной г. Юзу, на постройку Константиновской вѣтви къ желѣзнодорожному заводу г. Юза, (устроенному при пособіи правительства), откуда, черезъ Мариуполь, ближе всего добраться до морскаго берега.

Во всякомъ случаѣ непосредственное соединеніе каменноугольнаго донецкаго бассейна и всего возникшаго въ немъ горнозаводскаго производства, — болѣе прямымъ путемъ съ Азовскимъ моремъ и устройство при оконечности желѣзной дороги въ Мариуполь порта, со всѣми приспособленіями для дешевой и быстрой погрузки угля и выгрузки товаровъ, — составляетъ великое благополучіе и для экономическаго прогресса Россіи вообще и для національнаго мореходства на Черномъ морѣ въ особенности. Появленіе на берегахъ моря, заселенныхъ преимущественно русскимъ населеніемъ, сотенъ милліоновъ новыхъ грузовъ, предназначенныхъ для дальнѣйшей перевозки моремъ, неизбежно должно было вызвать сильный запросъ на морскія суда. Хотя этотъ запросъ тотчасъ же начали удовлетворять заведеніемъ грузовыхъ пароходовъ и паровыхъ баржъ, но оба эти рода судовъ не могутъ отнять всѣхъ перевозокъ у малаго паруснаго каботажна, которому съ открытіемъ каменноугольнаго порта въ Мариуполь,

предоставлено прогрессивно возрастающее количество грузовъ. Кромѣ того Маріуполь, съ постройкою искусственнаго порта, сдѣлался надежнымъ и безопаснымъ убѣжищемъ для каботажныхъ судовъ, которыя имѣя таковое, не рискуютъ аваріями и крушеніями на открытомъ рейдѣ. Въ силу этого устройство Маріупольскаго порта, главнымъ образомъ для внутренней нашей торговли и мореходства, нисколько не ослабляя, а улучшая удобства нашей виѣшней торговли, представляетъ первое раціональное рѣшеніе задачи, которую должны имѣть въ виду всѣ русскіе порты, до сихъ поръ созидавшіеся исключительно въ интересахъ предоставленія удобствъ иностранному мореходству.

Съ постройкою Перекопскаго канала значеніе Маріуполя еще болѣе возвысится, ибо тогда представится возможнымъ снабжать дешевымъ углемъ нижнее теченіе Днѣпра, гдѣ, въ такомъ случаѣ, можетъ водвориться и развиваться заводско-мануфактурная промышленность. Конкуренція Кавказскаго угля уже разрабатываемаго въ Тквибулахъ (Кутаисской губерніи) и угля давно открытаго, но никѣмъ не разрабатываемаго на берегахъ р. Бзыби (въ Абхазіи на Восточномъ берегу Чернаго моря), нисколько не опасны для сбыта донецкаго угля черезъ Маріуполь, ибо разстояніе отъ Тквибулы до Батума и Поті, хотя и менѣе чѣмъ по Маріупольской линіи, но тарифъ Закавказской горной дороги высокъ и не можетъ быть сильно пониженъ, вслѣдствіе крупныхъ расходовъ по эксплуатаціи, и потому болѣе длинная Маріупольская дорога всегда доставитъ уголь дешевле. Перевозка же донецкаго угля изъ Маріуполя моремъ, во всѣ порты Азовскаго и сѣвернаго берега Чернаго моря, ближе чѣмъ изъ Поті или Батума; вслѣдствіе чего Тквибульскому углю трудно было бы проникнуть и водвориться, даже при лучшемъ качествѣ чѣмъ донецкій уголь. Но, до сихъ поръ, Тквибульскій уголь доставляется качествомъ не только ниже донецкаго, но и ниже той репутаціи, которая остается за нимъ со временъ князя Воронцова. Уголь этотъ слишкомъ много имѣетъ примѣсей и на воздухѣ распадается въ мелочь, можетъ быть и потому, что его эксплуатація попала въ руки мелкихъ капиталистовъ и гешефтмахеровъ, которые не въ силахъ затратить столько денегъ чтобы добраться до вполне доброкачественныхъ слоевъ угля. Будетъ ли это когда нибудь, трудно сказать, основываясь на наличныхъ фактъ, но во всякомъ случаѣ, Тквибульскому углю, если бы онъ даже оказался лучше донецкаго (что едва ли случится), гораздо выгоднѣе искать рынка для сбыта вдоль близъ лежащаго Анатолійскаго берега до Констан-

тинополя и далѣ въ бассейнѣ Средиземнаго моря, а не конкурировать съ донецкимъ, въ русскихъ портахъ. Конкурирующие съ донецкимъ углемъ въ бассейнѣ Волги бакинскіе нефтяные остатки, едва ли могутъ когда нибудь конкурировать въ дешевизнѣ съ донецкимъ углемъ, даже на Кавказскомъ берегу Чернаго моря. Причина этому та, что удобный непрерывный водный путь отъ Баку до Нижняго Новгорода позволяетъ перевозить нефтяные остатки съ платою за все это громадное разстояніе 10—12 копѣекъ, а такой цѣны перевозки нельзя достигнуть, при самомъ усиленномъ пониженіи тарифа, на Закавказской или Петровскъ-Новороссійской линіяхъ. Правда если бы нефтяные источники около Грознаго оказались столь же богатыми какъ и запасы нефти на Апшеронскомъ полуостровѣ, то грозненская нефть будетъ ближе къ Кавказскому берегу Чернаго моря, но не ближе 600 верстъ сухопутной желѣзнодорожной перевозки, что даетъ шансы успешной конкуренціи для донецкаго каменнаго угля.

Къ сожалѣнію хотя Маріуполь долженъ быть въ будущемъ и, отчасти уже есть, крупнымъ центромъ дѣятельности нашего національнаго мореходства, но изъ официальныхъ таможенныхъ данныхъ нельзя ничего сообщить о томъ, въ какомъ размѣрѣ прогрессируетъ отпускъ изъ этого порта каменнаго угля. Грузовое движеніе каботажныхъ судовъ не записывается въ „обзорахъ вѣншей торговли“, за исключеніемъ финляндскихъ судовъ, вовсе не интересныхъ при вопросѣ о развитіи національнаго торговаго флота. Вслѣдствіе этого мы можемъ сообщить только данныя о вѣншей торговлѣ Маріуполя, которая, естественно должна была усилиться съ проведеніемъ желѣзно-дорожной вѣтви и съ постройкой порта. Въ цифрахъ прогрессъ этой торговли за 9 лѣтъ выражается такъ, въ рубляхъ:

| Годы. | Отпускъ | Привозъ |
|-------|-----------|---------|
| 1883 | 4.416.880 | 5.566 |
| 1884 | 4.432.366 | 23.971 |
| 1885 | 4.048.629 | 7.871 |
| 1886 | 4.432.210 | 1.488 |
| 1887 | 4.964.562 | 18.083 |
| 1888 | 9.083.949 | 5.399 |
| 1889 | 6.241.798 | 95.475 |
| 1890 | 6.904.416 | 465.666 |
| 1891 | 8.188.665 | 271.384 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускная торговля черезъ Маріуполь правильно прогрессируетъ и этотъ прогрессъ не остановился даже двумя неу-

рожайными годами (1890 и 1891), а потому и можно ручаться за его дальнѣйшее развитіе.

2. Что привозъ сильно возросъ въ послѣдніе три года, именно, сравнительно съ 1883 годомъ, увеличился въ 9 разъ въ 1890 г. и въ 5 разъ въ 1891 году. Это вполне естественно вслѣдствіе того, что, по открытіи движенія по желѣзнодорожной вѣтви, Мариуполь сталъ выписывать иностранные товары не только для своихъ обывателей, но и транзитомъ до Юзова, гдѣ англійская администрація этого quasi—русскаго предпріятія не можетъ удовлетвориться русскими произведеніями.

Движеніе морскихъ судовъ по таможеннымъ отчетамъ выражается такъ ¹⁾.

| З а 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отшло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 10934 | — | 1329510 | — | 10932 | — | 1327061 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 917 | 8,3 | 317883 | 23,9 | 904 | 8,2 | 314874 | 23,7 |
| каботажномъ. | 10017 | 91,7 | 1011627 | 76,1 | 10028 | 91,8 | 1012187 | 76,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 382 | 41,6 | 63147 | 19,8 | 378 | 41,8 | 62775 | 19,9 |
| паровыхъ | 535 | 58,4 | 254736 | 80,2 | 526 | 58,2 | 252099 | 80,1 |
| съ товаромъ | 62 | 67,6 | 15934 | 5,1 | 880 | 97,3 | 306910 | 97,4 |
| съ балластомъ | 855 | 32,4 | 301949 | 94,9 | 24 | 2,7 | 7964 | 2,6 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 2134 | 21,3 | 75989 | 7,5 | 2178 | 21,7 | 77106 | 7,6 |
| паровыхъ | 7883 | 78,7 | 935638 | 92,5 | 7850 | 78,3 | 935081 | 92,4 |
| съ товаромъ. | 7487 | 74,7 | 792601 | 78,3 | 7554 | 75,3 | 756069 | 74,7 |
| съ балластомъ | 2530 | 25,3 | 219026 | 21,7 | 2474 | 24,7 | 256118 | 25,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 15 | 1,6 | 3212 | 1,1 | 15 | 1,6 | 6599 | 2,9 |
| Шведско-норвежскимъ | 39 | — | 18206 | 5,7 | 26 | — | 11810 | 3,7 |
| Германскимъ. | 5 | — | 2223 | 0,6 | 5 | — | 2223 | 0,6 |
| Великобританскимъ | 410 | 44,7 | 200931 | 63,2 | 410 | 45,3 | 200931 | 63,8 |
| Французскимъ | 11 | — | 6206 | 2,4 | 11 | — | 6206 | 1,8 |
| Австро-Венгерскимъ | 36 | — | 7870 | 2,4 | 36 | — | 7870 | 2,8 |
| Греческимъ | 314 | 34,2 | 59812 | 18,8 | 314 | 34,7 | 59812 | 18,9 |
| Турецкимъ | 10 | — | 1237 | 0,3 | 10 | — | 1237 | 0,3 |
| Итальянскимъ | 75 | — | 17592 | 5,5 | 75 | 12,1 | 17592 | 5,2 |
| Прочихъ Государствъ. | 2 | — | 594 | 2,4 | 2 | — | 594 | 1,8 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 43.

Цифры эти показываютъ:

1. Морское движеніе въ Маріуполѣ быстро возрастаетъ по числу и тонажу судовъ заграничнаго и въ особенности каботажнаго плаванія. За 9 лѣтъ первое увеличилось на 35 судовъ и 21.343 ласт., тогда какъ число каботажныхъ судовъ увеличилось на 574 суд., а тонажъ 97.323 ласт.

2. Въ заграничномъ плаваніи было только 8,3% числа и 23,9% тонажа, такъ что преобладаніе каботажна выразилось 91,7% числа и 76,1% тонажа всѣхъ судовъ.

3. Въ заграничномъ плаваніи преобладали пароходы (58,4% числа и 80,2% тонажа) надъ парусниками (41,6% числа и 19,8% тонажа). Съ товаромъ пришло 67,6% числа и 5,1% тонажа, а балластъ привезло 32,4% числа 94,9% тонажа, т. е. почти всѣ иностранныя суда пришли съ балластомъ.

4. Въ каботажномъ плаваніи господствовали пароходы (78,7% числа и 92,5% тонажа), оставляя парусникамъ только 21,3% числа и 7,5% тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ пришли и ушли около $\frac{3}{4}$ числа и тонажа всѣхъ судовъ, а съ балластомъ $\frac{1}{4}$, что довольно странно въ виду постоянного запаса въ Маріуполѣ донецкаго каменнаго угля.

5. Англійскій флагъ господствуетъ въ заграничномъ плаваніи (44,7% числа и 63,2% тонажа), за нимъ слѣдуетъ греческій, итальянскій, шведско-норвежскій, австровенгерскій и наконецъ русскій, покрывающій 1,6% числа и 1,1% тонажа всѣхъ судовъ,— что очевидно слишкомъ немного.

21. Таганрогъ.

Таганрогъ былъ избранъ Петромъ Великимъ для постройки коммерческой и военной гавани тотчасъ послѣ взятія Азова въ 1696 году и, стало быть, именно здѣсь положено начало нашему славному Черноморскому флоту, въ видѣ Азовскаго флота, построеннаго, какъ извѣстно, и въ Воронежѣ и по Дону, для содѣйствія взятію Азова. Въ 1697, 1698 и 1699 годахъ Петръ Великій назначилъ построить тамъ же 55 кораблей и фрегатовъ и 11 бомбардирскихъ судовъ и брандеровъ. Всего съ 1695 по 1710 годъ построено было 67 кораблей фрегатовъ и црмовъ и до тысячи бригаantinъ, шнякъ и другихъ мелкихъ судовъ. Но неискусство строителей и сырой лѣсъ были причиною того, что при объявленіи войны Турціи въ 1710 году, въ Таганрогъ оказались год-

ными къ службѣ только 5 кораблей, 1 фрегатъ 2 шнявы и 1 тьяка¹⁾). Послѣ прутскаго похода Таганрогъ вмѣстѣ съ Азовомъ возвращены Турціи, но въ 1736 году, также вмѣстѣ съ Азовомъ, Таганрогъ опять вступилъ въ составъ Россійской Державы. Эта историческая справка показываетъ, что черезъ три года нашъ славный Черноморскій флотъ имѣетъ право праздновать двухъ сотъ лѣтній юбилей своего перваго появленія на Черномъ морѣ, а остальные русскіе люди съ гордостію вспомнятъ славныя дѣла нашихъ черноморцевъ! Да, мы имѣемъ право сознавать что этотъ періодъ блистательной службы черноморцевъ Россіи, много принесъ ей славы и помогъ водворенію русскаго могущества на берегахъ Чернаго моря!

Въ настоящее время Таганрогъ не имѣетъ удобной гавани и, вслѣдствіе сильнаго обмелѣнія Азовскаго моря, особливо въ устьяхъ Дона, положеніе этого порта конечно много хуже, чѣмъ было при Петрѣ Великомъ. Суда съ большою осадкою останавливаются на совершенно открытомъ рейдѣ, на которомъ при томъ, при NO и O вѣтрахъ, вода отливаетъ отъ берега и глубина значительно уменьшается, такъ что 20—23 фута, находящіеся при вѣтрѣ съ моря (SW) въ 10 верстахъ отъ берега, при береговомъ вѣтрѣ удаляется на 80—70 верстъ. Такимъ образомъ хлѣбъ для погрузки на большія, глубокосидящіе суда, подвозится на мелкихъ каботажныхъ судахъ. Если это служить къ созданію и поддержанію существованія мѣстнаго каботажа, давая ему выгодные заработки на мѣстѣ, то отсутствіе удобнаго порта для укрытія судовъ парализируетъ всѣ остальные выгоды и пстому было бы очень желательно чтобы день празднованія 200 лѣтняго юбилея русскаго торговаго военнаго флота мы могли бы чествовать въ благоустроенной таганрогской гавани!

Неудобства Таганрога и остальныхъ мелководныхъ азовскихъ портовъ вызвали мысль о постройкѣ вмѣсто нихъ *одного обширнаго порта*, доступнаго для глубокосидящихъ иностранныхъ судовъ, на *Бьлосарайской косѣ*, находящейся между Маріуполемъ и Бердянскомъ, гдѣ линія глубины въ 23 фута ближе всего подходитъ къ берегу. Проектъ этотъ однако принять не былъ — и слава Богу! Самая основная его идея крайне фальшива, ибо составляетъ дальнѣйшее практическое развитіе самаго вреднаго для благосостоянія Россіи заблужденія, будто-бы чѣмъ болѣе и дешевле будетъ она продавать свой хлѣбъ и сырье за границу,

¹⁾ Энциклопедическій словарь Андреевскаго, т. I, стр. 234.

тѣмъ болѣе она будетъ богатѣть. Голодъ 1891 года—фактически обличилъ это заблужденіе и послѣ такого урока желательно чтобы у насъ наконецъ поняли, что благосостояніе Россіи состоитъ не въ обогащеніи иностранцевъ-скупщиковъ и экспортеровъ, а въ распространеніи благосостоянія среди русскаго народа! Поэтому медленное увеличеніе вывоза нашего сырья изъ шести азовскихъ мелководныхъ портовъ, доставляющее заработка русскому народу и грузы русскому мореходству, всегда предпочтительнѣе одного большаго порта, гдѣ, какой нибудь иностранный еврей, вродѣ Дрейфуса и Ротшильда, опираясь на кредитъ всемірно-еврейскаго союза, посредствомъ цѣлой арміи соплеменниковъ-скупщиковъ, захватить въ свои руки экспортъ нашего хлѣба и будетъ вывозить его за границу сотнями миллионовъ пудовъ на иностранныхъ, океанскихъ, глубокосидящихъ пароходахъ, зарабатывая себѣ ежегодно десятки миллионовъ рублей прибылей, выдѣляя десятки миллионовъ рублей на преміи для развитія иностраннаго мореходства и вызывая искусственное пониженіе цѣны русскаго хлѣба на мѣстѣ, въ ущербъ русскаго земледѣлія и въ раззореніе русскаго народа. Очень желательно поэтому, чтобы мысль о центральномъ портѣ Азовскаго моря на Бѣлосарайской косѣ была бы окончательно похоронена.

Таганрогъ, составляя оконечность большой желѣзнодорожной линіи, служить не только для сбыта мѣстнаго хлѣба изъ своего раіона, но и транзитнаго хлѣба, закупаемаго вдоль Курско-Харьковской линіи, а потому естественно отпускная его торговля весьма значительна, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ данныхъ въ рубляхъ:

| Годы. | Отпускъ | Привозъ |
|-------|------------|-----------|
| 1883 | 12.523.481 | 4.591.448 |
| 1884 | 10.888.578 | 4.254.468 |
| 1885 | 14.450.336 | 2.469.231 |
| 1886 | 9.572.138 | 1.742.196 |
| 1887 | 13.923.135 | 1.930.666 |
| 1888 | 19.730.048 | 1.859.065 |
| 1889 | 15.127.433 | 2.612.939 |
| 1890 | 15.333.772 | 1.738.770 |
| 1891 | 17.452.705 | 1.648.205 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ Таганрога постоянно и правильно прогрессируетъ съ колебаніями совершенно неизбѣжными при отпускѣ хлѣба, находящемся въ полной зависимости отъ урожая. Увеличеніе въ теченіе 9 лѣтъ составляетъ 4.929.224 руб., или около 40%, и это очень много при крупной цифрѣ отпуска 1883 года.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ за тотъ же періодъ сократился болѣе чѣмъ на половину, что говоритъ въ пользу усилившагося потребленія отечественныхъ фабрикатовъ. И если это можетъ огорчать фритредеровъ, то должно очень радовать тѣхъ здравомыслящихъ людей, которые понимаютъ что въ каждомъ фунтѣ добытаго въ Россіи каменнаго угля и въ каждомъ аршинѣ вытканной въ Россіи ткани, есть нѣкоторая доля копѣйки, поступившей въ заработокъ русскаго народа и увеличившей его благосостояніе.

Движеніе морскихъ судовъ по Таганрогскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о /о | Ластовъ | о /о | Отшло судовъ | о /о | Ластовъ | о /о |
|---|------------------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|---------|
| Всего | 20875 | — | 3590097 | — | 20828 | — | 3586652 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ. | 7999 | 38,3 | 2418284 | 67,3 | 7907 | 37,9 | 2416586 | 67,3 |
| каботажномъ. | 12876 | 61,7 | 1171813 | 32,7 | 12921 | 62,1 | 1170096 | 32,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 3676 | 45,9 | 410958 | 16,8 | 3572 | 45,1 | 406233 | 16,8 |
| паровыхъ | 4323 | 54,1 | 2007326 | 83,2 | 4335 | 54,9 | 2010353 | 83,2 |
| съ товаромъ | 1445 | 18,7 | 188925 | 7,8 | 7520 | 95,1 | 2360238 | 97,6 |
| съ балластомъ | 6554 | 81,3 | 2229359 | 92,2 | 387 | 4,9 | 56348 | 2,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 2614 | 20,3 | 92273 | 7,8 | 2707 | 20,9 | 94939 | 8,1 |
| паровыхъ | 10262 | 79,7 | 1079540 | 92,2 | 10214 | 79,1 | 1075157 | 91,9 |
| съ товаромъ. | 8685 | 67,4 | 825889 | 70,4 | 8986 | 69,5 | 859364 | 72,6 |
| съ балластомъ | 4191 | 32,6 | 345924 | 29,5 | 3935 | 30,5 | 310732 | 27,4 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 284 | 3,5 | 28624 | 1,1 | 202 | 2,5 | 27779 | 1,1 |
| Шведско-норвежскимъ | 176 | 2,2 | 88379 | 3,6 | 176 | 2,2 | 88379 | 3,6 |
| Датскимъ | 1 | — | 501 | 1,9 | 1 | — | 501 | — |
| Германскимъ. | 82 | 1,3 | 33235 | 1,3 | 82 | 1,5 | 33235 | 1,3 |
| Великобританскимъ. | 3339 | 41 | 1619626 | 66 | 3339 | 42 | 1619636 | 66 |
| Французскимъ | 15 | — | 8449 | 0,3 | 15 | — | 8439 | 0,3 |
| Австро-венгерскимъ | 70 | — | 16782 | 0,6 | 70 | — | 16782 | 0,6 |
| Голландскимъ | 1 | 1,3 | 481 | 0,1 | 1 | — | 481 | 0,1 |
| Итальянскимъ | 320 | — | 79632 | — | 320 | — | 79632 | — |
| Греческимъ | 3270 | 40 | 513095 | 21 | 3264 | 41 | 512467 | 21 |
| Турецкимъ. | 406 | 5,7 | 23085 | 0,9 | 402 | 5,6 | 22860 | 0,9 |
| Испанскимъ | 23 | — | 3930 | — | 23 | — | 3930 | — |
| Прочихъ Государствъ. | 12 | — | 2465 | — | 12 | — | 2465 | — |

1) Смотри приложеніе таблица № 44.

Цифры эти показываютъ:

1. Что увеличеніе движенія морскихъ судовъ въ Таганрогѣ слабо и происходитъ только по каботажному плаванію. По заграничному же плаванію уменьшается какъ по числу судовъ, такъ и по ихъ тонажу.

2. Заграничное плаваніе занимаетъ 38% числа и 67% тонажа всѣхъ судовъ. Въ 1883 г. пришло 955 судовъ тонажемъ 256.031 ласт., а въ 1891 г. 723 суд. тонажемъ 253.310 ласт. Отошло въ 1883 году 938 суд. тонажемъ 255.127 ласт. и только 723 судовъ тонажемъ 252.425 ласт. въ 1891 г., т.е. сокращеніе числа судовъ составляетъ болѣе 200 суд., почему и вмѣстимость сократилась до 4.000 ласт., не смотря на повсемѣстно прогрессирующій тонажъ заграничныхъ судовъ.

3. Въ каботажномъ плаваніи число судовъ какъ по приходу такъ и по отходу увеличилось черезъ 9 лѣтъ болѣе чѣмъ на 200 суд. и на 44.668 ласт. тонажа, что конечно представляетъ довольно значительный ростъ. Тѣмъ не менѣе каботажъ, хотя и занимаетъ до 62% всего числа судовъ, но имѣетъ только около 33% общаго тонажа приходящихъ и отходящихъ судовъ.

4. Въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ паровыя суда (54% числа и 83% тонажа); на долю парусниковъ остается около 46% числа и 17% тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ пришло около 19% числа и 8% тонажа, а балластъ привезли 81% числа и 92% тонажа. При отходѣ нагрузилось товаромъ 95% числа и 97,6% тонажа, такъ что съ балластомъ ушло только около 5% числа и 2½% тонажа всѣхъ судовъ.

5. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ пароходы, составляя 80% числа и 92% тонажа; на долю парусныхъ судовъ осталось 20% числа и 8% тонажа. Съ товаромъ пришло 67% числа и 70% тонажа, а съ балластомъ 33% числа и 30% тонажа. При отходѣ грузъ получили 70% числа и 73% тонажа; не нашли груза и ушли съ балластомъ 30% числа и 27% тонажа.

6. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ великобританскому флагу (41% числа и 66% тонажа); второе—греческому флагу (40% числа и 21% тонажа); третье—турецкому, четвертое—итальянскому и только пятое русскому и то лишь въ размѣрѣ 3,5% общаго числа сдѣлокъ. По тонажу же русскій флагъ занимаетъ шестое мѣсто, что конечно чрезвычайно печально.

22. Ростовъ на Дону.

Самое прибавленіе къ Ростову, что онъ стоитъ на Дону, показываетъ что городъ этотъ вовсе не принадлежитъ къ числу морскихъ портовъ, но, подобно Рени, Измаилу, Килиѣ, Херсону и Николаеву, составляетъ рѣчную пристать, откуда отправляется много грузовъ во все города, лежащія на берегахъ Азовскаго и Чернаго моря. Рѣка Донъ, подобно всемъ рѣкамъ, особенно впадающимъ въ море не имѣющая приливовъ и отливовъ, образуетъ, изъ выносимыхъ къ морю наносовъ, быстро нарастающую дельту и мелководье далеко впереди этой дельты; при томъ разбивается на много рукавовъ, съ постоянно измѣняющимися форватерами, загороженными барами, затрудняющими входъ и выходъ судовъ въ рѣку и обратно изъ рѣки въ море. Вопросъ объ улучшеніи такого положенія устьевъ, — вопросъ весьма скорбный для инженерной науки, которая безсильна устранить искусствомъ причины, производящія все перечисленные неудобства для плаванія судовъ. Вслѣдствіе этого иногда при благопріятныхъ условіяхъ, можно значительно улучшить входъ въ рѣку, какъ это сдѣлано въ Сулинскомъ рукавѣ Дуная инженеромъ Гартлеемъ; а иногда, — какъ это случилось при устройствѣ входа въ р. Камызякъ, одинъ изъ 200 рукавовъ, которыми впадаетъ Волга въ Каспійское море, — улучшения ведутъ къ ухудшенію положенія. Работы по улучшенію входа въ р. Ріонъ начаты были въ 1863 году въ Поті, но оставлены при началѣ, вслѣдствіе появленія морскаго червя, недопустившаго употребленія дерева и послѣдовавшаго за тѣмъ рѣшенія строить Потійскій портъ вѣз р. Ріона. Въ Ростовѣ, какъ можно судить изъ многолѣтней дѣятельности гирловаго комитета, наблюдающаго и исправляющаго постоянно входной форватеръ, обстоятельства далеко не такъ благопріятны какъ на Дунаѣ или въ Поті, а скорѣе могутъ подходить къ условіямъ устья Волги, а потому работы, подобныя произведеннымъ въ Сулинѣ, едва ли можно рекомендовать для Дона. Нельзя здѣсь прибѣгнуть и къ единственному рациональному средству улучшенія судоходства въ устьяхъ рѣкъ подобныхъ Дону, именно: построить обходной каналъ, какъ это сдѣлано въ устьяхъ р. Роны, во Франціи, а потому Ростову вѣроятно очень долго придется видѣть у своихъ пристаней только мелкосидящіе пароходы и парусныя каботажныя суда, доставляющія хлѣбные грузы изъ магазиновъ Ростова на глубокосидящіе иностранные пароходы, которые останавливаются на откры-

томъ рейдѣ въ 80 верстахъ отъ города Ростова. Это разумѣется вызываетъ крупные накладные расходы для экспортеровъ хлѣба, но они покрываются близостью Ростова къ мѣстамъ производства хлѣба (сравнительно съ балтійскими портами и сухопутною границею) и, стало быть, меньшею платою за сухопутную перевозку къ самому порту или за сплавъ водою на Дону, а потому не разоряютъ экспортеровъ, какъ доказываетъ постоянно прогрессирующій отпускъ хлѣба черезъ Азовскіе порты, не смотря на всѣ тарифныя ухищренія еврейско-нѣмецкихъ гешефтмахеровъ и ихъ сообщниковъ, желающихъ отвлечь хлѣбъ къ сухопутной границѣ. Для Россіи этотъ излишекъ накладныхъ расходовъ со стороны гг. экспортеровъ, по французской пословицѣ составляетъ *d'autant de pris sur le diable*, представляя единственную пользу, извлекаемую русскимъ мореходствомъ изъ громадной отпускной торговли Ростова въ Европу, ибо перевозка хлѣба на рейдъ одна и поддерживаетъ существованіе каботажъ въ Ростовѣ.

Помимо торговли съ Европою Ростовъ по своему географическому положенію и разнообразнымъ естественнымъ богатствамъ окружающаго его района составляетъ чрезвычайно важный центръ внутренней торговли и промышленности. Кромѣ того близость къ донецкому каменноугольному бассейну и удобное желѣзнодорожное соединеніе съ главнымъ чугунно-литейнымъ и желѣзнодорожными заводами, возникшими въ донецкомъ бассейнѣ, а также удобный сплавъ лѣсныхъ матеріаловъ по Дону и возможность при посредствѣ Волги получать дешево уральскій чугунъ, желѣзо и сѣверный цѣнный лѣсъ, представляютъ исключительныя удобства для учрежденія въ Ростовѣ машинностроенія и желѣзнаго судостроенія, которое повсемѣстно вытѣсняетъ деревянное судостроеніе. Пока еще Ростовъ весьма мало пользуется своими исключительными преимуществами, но нѣтъ никакого сомнѣнія что, если на развитіе отечественнаго желѣзнаго частнаго судостроенія будетъ обращено такое же вниманіе какъ на выдѣлку рельсовъ, паровозовъ и подвижного состава, то на долю Ростова выпадетъ самая блестящая роль, тѣмъ болѣе что съ причисленіемъ этого города къ землѣ войска Донскаго для инородческаго и иностраннаго гешефтмахерства тамъ не должно быть мѣста.

Внѣшняя торговля Ростова съ Европой выражается, за ¹⁾ лѣтъ слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годъ: | Отпускъ | Привозъ |
|-------|------------|---------|
| 1883 | 40.325.651 | 935.925 |
| 1884 | 26.843.343 | 519.050 |
| 1885 | 27.336.583 | 618.721 |
| 1886 | 21.339.708 | 493.781 |
| 1887 | 31.931.846 | 312.391 |
| 1888 | 50.656.235 | 266.692 |
| 1889 | 32.882.813 | 511.255 |
| 1890 | 35.083.869 | 322.753 |
| 1891 | 37.318.548 | 546.429 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ черезъ Ростовъ, не смотря на постройку Новороссійскъ-Тихорѣцкой линіи, отвлекшей отъ Ростова большую часть хлѣба, производимаго Ставропольскою губернію и Кубанскою областью, весьма немного сократился въ 1891 году противъ 1883 года, именно на 3.007.103 руб., или на 7,4⁰/₀, что можно приписать отчасти неурожаю и воспрещенію вывоза хлѣба въ 1891 году и не упадку торговли Ростова, а скорѣе неизбѣжнымъ колебаніямъ хлѣбнаго отпуска. Если отъ воспрещенія вывоза общій итогъ отпуска понизился на 3 милл. руб. въ 1891 году, то въ 1888 году при хорошемъ урожаѣ онъ поднимался до 50 милл. рублей.

2. Абсолютная цифра отпуска изъ Ростова въ послѣдній неблагоприятный 1891 годъ составляетъ 37 318.548 руб., т. е. болѣе половины суммы 60.845.447 рублей, на которую вывезено хлѣба изъ Петербургскаго и Кронштадскаго портовъ, при чемъ надо принять въ соображеніе, что черезъ эти два порта вывезено за границу въ 1883 году на 108.058.784 рублей, а изъ Ростова только на 40.325.651 руб., т. е. сравнительно съ Петербургомъ Ростовъ крѣпко сохраняетъ свое мѣсто въ качествѣ отпускнаго порта и это для него возможно только въ силу того, что онъ лежитъ въ центрѣ самого хлѣбороднаго района и перевозка къ нему хлѣба этого района слишкомъ не длинна, а потому тарифная игра желѣзнодорожниковъ, въ интересахъ доставки хлѣба черезъ сухопутную границу въ нѣмецкіе порты, не имѣетъ такихъ губительныхъ послѣдствій для Ростова, какъ для Петербурга.

3. Привозъ иностранныхъ товаровъ черезъ Ростовъ видимо ослабѣваетъ, падая правильно и прогрессивно, что съ точки зрѣнія національной финансово-экономической политики указываетъ на ослабленіе зависимости отъ иностранцевъ, на усиленное потребление русскихъ фабрикатовъ и потому можетъ только радовать каждаго русскаго человѣка.

Говоря о Ростовѣ, нельзя не упомянуть о знаменитомъ Азовѣ, игравшемъ такую видную роль въ исторіи Тмутараканскаго княжества и въ исторіи водворенія русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ. Теперь эта турецкая твердыня, стоившая такъ много русской крови, несмотря на то, что составляетъ довольно значительный городокъ съ 16.581 душъ жителей, даже совсѣмъ не упоминается въ таможенныхъ отчетахъ, гдѣ однако фигурируютъ такіе важные портовые города какъ Судакъ, съ его 385 душами населенія и Алуста съ 770 душъ жителей, очевидно не имѣющихъ никакихъ ресурсовъ для того, чтобы вести вѣдшую торговлю или замѣтно участвовать въ развитіи нашего мореходства на Черномъ морѣ. Между тѣмъ при Генуэзцахъ въ XIII столѣтіи Азовъ былъ складочнымъ пунктомъ для индоевропейской торговли и если теперь возвращеніе къ этому блестящему положенію немыслимо для Азова, въ силу измѣнившихся условій международной торговли и политическаго положенія, то все-таки казалось-бы что существованіе большаго города, при устьѣ большой судоходной рѣки, могло бы привлечь къ нему нѣкоторое вниманіе. Но въ Азовѣ не могутъ приходить иностранныя суда за нашимъ сырьемъ и объ немъ можно забыть! Это конечно жаль, ибо Азовъ, какъ многолюдная рѣчная пристань, могъ бы развивать у себя мореходство, но насколько велико такое изъ таможенныхъ отчетовъ не видно! Извѣстно, что въ Азовѣ и на ближайшемъ къ нему морскомъ побережьи поселена была въ 1828 году часть возвратившихся изъ турецкихъ владѣній на Дунай запорожцевъ, оставившихъ отечество при уничтоженіи Запорожской сѣчи Екатериною II. Казаки эти получили наименованіе Азовскаго казачьяго войска и дѣятельность ихъ направлена была главнымъ образомъ на рыболовство и мореходство, а исключительная имъ служба назначена была на береговой черноморской линіи, гдѣ азовскіе казаки, смѣняясь по очередямъ, обязаны были заниматься прибрежнымъ крейсерствомъ вдоль Восточнаго берега, что было неисполнимо для тогдашнихъ парусныхъ судовъ Черноморскаго флота, при отсутствіи сколько нибудь безопасныхъ бухтъ на берегу занятомъ храбрымъ и предпримчивымъ непріателемъ, который, въ случаѣ крушенія судна, захватывалъ въ плѣнъ его экипажъ. Плавая на большихъ баркасахъ, вооруженныхъ фальконетами, азовскіе казаки содержали постоянное сообщеніе между гарнизонами укрѣпленій черноморской линіи и тѣмъ приносили имъ огромную пользу; притомъ не мало совершили они смѣлыхъ подвиговъ, заслуживающихъ права

на память. Между тѣмъ, при колонизаціи восточнаго берега Чернаго моря, послѣ выселенія горцевъ въ 1864 году, объ Азовскихъ казакахъ, какъ будто бы забыли и даже, сознавая полную необходимость и пользу сохраненія морскаго сообщенія между новыми приморскими колоніями, расположенными на мѣстахъ бывшихъ укрѣпленій береговой Черноморской линіи, руководители черноморской колонизаціи отказались отъ всякихъ услугъ, а тѣмъ паче отъ службы азовскихъ казаковъ и отъ ихъ водворенія, предпочитая установить нѣчто въ родѣ *иррегулярной морской службы* разнаго вольнонаемнаго сброда, который обязанъ былъ плавать на турецкихъ фелюгахъ и кочермахъ вдоль восточнаго берега и по бумагамъ плавать исправно, поглощая ежегодно до 70 т. рублей, хотя всѣ жители новыхъ поселеній постоянно жаловались на отсутствіе всякихъ сообщеній при посредствѣ моря вообще и specially на службу турецкихъ фелюгъ, съ записанными въ спискахъ добровольцами, вмѣсто служащаго экипажа.

Движеніе морскихъ судовъ по Ростовскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 25089 | — | 2131078 | — | 24514 | — | 2094700 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| загравичномъ | 307 | 1,2 | 10414 | 0,4 | 293 | 1,1 | 9378 | 0,4 |
| каботажномъ | 24782 | 98,8 | 2120664 | 99,6 | 24221 | 98,9 | 2085322 | 99,6 |
| Въ загравичномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 268 | 87,2 | 4707 | 45,1 | 267 | 91,1 | 4665 | 49,7 |
| паровыхъ | 39 | 12,8 | 5707 | 54,9 | 26 | 8,9 | 4713 | 50,3 |
| съ товаромъ | 159 | 51,7 | 4324 | 41,5 | 283 | 96,5 | 8999 | 95,9 |
| съ балластомъ. | 148 | 48,3 | 6090 | 58,5 | 10 | 3,5 | 379 | 4,1 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 6077 | 24,5 | 188544 | 8,8 | 6161 | 25,4 | 187341 | 8,9 |
| паровыхъ | 18705 | 75,5 | 1932120 | 91,2 | 18060 | 74,6 | 1897981 | 91,1 |
| съ товаромъ. | 6565 | 26,4 | 524418 | 24,7 | 22298 | 92,6 | 1957153 | 93,8 |
| съ балластомъ. | 18217 | 73,6 | 1596246 | 75,3 | 1923 | 7,4 | 128169 | 6,2 |
| Въ загравичномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 49 | 15,9 | 5744 | 54,1 | 40 | 13,9 | 5110 | 54,4 |
| Греческимъ | 1 | — | 223 | 3,3 | 1 | — | 223 | 2,5 |
| Турецкимъ | 257 | 84,1 | 4447 | 42,6 | 252 | 86,1 | 4045 | 43,1 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 45.

Цифры эти показываютъ:

1. Что морское движеніе въ Ростовѣ на Дону сокращается по числу судовъ и весьма слабо увеличивается по ихъ тонажу, именно: за 9 лѣтъ на 35.144 ласт. по приходу и еще менѣе по отходу. Увеличеніе большею частію падаетъ на каботажное плаваніе (34.475 по приходу и 30.000 ластовъ по отходу).

2. Заграничное плаваніе занимаетъ 1,2% числа 0,4% тонажа, а на долю каботажа остается 98,8% числа и 99,6% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что Ростовъ на Дону можетъ называться исключительно русскимъ портомъ каботажнаго плаванія.

3. Въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ парусныя суда малаго тонажа (87% числа и 45% тонажа) вслѣдствіе чего ничтожное количество паровыхъ судовъ (около 13%) все-таки имѣло большій тонажъ (55%) чѣмъ всѣ греческія и турецкія парусныя суда.

4. Въ каботажномъ плаваніи господствуютъ пароходы (75,5% числа и 91,2% вместимости) что вполне естественно, такъ какъ Ростовъ составляетъ начальную точку и конечный пунктъ многихъ паросудныхъ линій по Азовскому и Черному морямъ. На долю паруснаго каботажа, самаго полезнаго для развитія мореходства, остается 24,5% числа и 8,8% тонажа всѣхъ судовъ, что весьма печально.

5. Съ товаромъ въ каботажномъ плаваніи пришло 26% числа и 25% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что на долю балласта остается 74% числа и 75% тонажа. При отходѣ съ товаромъ было около 92% и только до 7% числа и тонажа ушло съ балластомъ. Такое отношеніе между балластомъ и грузами можно объяснить только тѣмъ, что большинство каботажныхъ судовъ занимается подвозкою хлѣба къ иностраннымъ судамъ, останавливающимся въ 70—80 верстахъ отъ Ростова на большой глубинѣ.

6. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ Турецкому флагу (84% числа и 42,6% тонажа), а второе Русскому флагу 16% числа и 54% тонажа, третье и послѣднее мѣсто принадлежитъ Греческому флагу

23. г. Ейскъ.

Городъ Ейскъ занимаетъ очень выгодное положеніе въ центрѣ хлѣбороднаго района и потому вполне основательна была мысль кн. Воронцова обратить его въ отпускной портъ. Собравшееся

здѣсь значительное населеніе въ 29.706 душъ и производимые нынѣ обороты Ейска, фактически подтверждають, что мѣсто для порта выбрано здѣсь удобно, но если надежды возлагавшіяся на слишкомъ быстрое развитіе Ейска не осуществились, то произошло это отъ причинъ, которыя нельзя было предвидѣть при избраніи Ейска и которыя можно, если не устранить во всякое время, то значительно ослабить въ пользу этого города. — Съ постройкою Ростовъ-Владикавказской дороги, прорѣзавшей хлѣбный районъ Ейска, вполне естественно часть хлѣбныхъ грузовъ нашла болѣе дешевый перевозъ къ Ростову и направилась туда, а, съ постройкою Тихорѣцкъ-Новороссійской вѣтви, всѣ эти грузы направились скупщиками въ Новороссійскъ, гдѣ водворилась крупная экспортная фирма г. Дрейфуса, неизбѣжно пользующаяся особенными льготами при перевозкѣ своихъ грузовъ по Владикавказской дорогѣ. Но постройка вѣтви отъ одной изъ ближайшихъ станцій Ростово-Владикавказской дороги можетъ поправить современное положеніе Ейска: онъ не будетъ болѣе въ сторонѣ отъ желѣзнодорожной сѣти и займетъ свое прежнее значеніе въ окружающемъ его районѣ, — а это было-бы очень желательно! Чѣмъ болѣе будетъ у насъ портовыхъ городовъ, отпускающихъ мѣстный хлѣбъ, тѣмъ труднѣе будетъ собирать въ рукахъ монопольныхъ экспортеровъ крупные запасы транзитнаго хлѣба, для игры на повышеніе и пониженіе цѣнъ.

Въ настоящее время внѣшняя торговля Ейска выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годъ | Отпускъ. | Привозъ. |
|------|-----------|----------|
| 1883 | 4.339.590 | 280 |
| 1884 | 3.273.026 | — |
| 1885 | 3.971.542 | 36 |
| 1886 | 3.400.200 | 77 |
| 1887 | 4.511.312 | 235 |
| 1888 | 6.947.341 | 166 |
| 1889 | 8.366.878 | 201 |
| 1890 | 7.171.513 | 54 |
| 1891 | 6.041.300 | 300 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ, несмотря на жалобы жителей и на то что Ейскъ остался на сторонѣ отъ желѣзнодорожной вѣтви, — начиная съ 1883 года постоянно возрастаетъ и въ урожайные годы увеличивался вдвое; а въ самый невыгодный для отпуска 1891 годъ, когда вывозъ хлѣба за границу былъ приостановленъ, былъ въ $1\frac{1}{2}$ раза (150%) болѣе чѣмъ въ 1883 году. Это показываетъ что

Ейскъ имѣеть сравнительно большія выгоды для сбыта хлѣба изъ своего района и потому дальнѣйшее его развитіе можно считать обеспеченнымъ, особенно если будетъ построена вѣтвь, соединяющаяся Ейскъ съ Ростово-Владикавказскою дорогой.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ ничтоженъ до комизма, но это вполне естественно: казаки и русскіе поселяне, обитающіе въ Ставропольской губерніи и Кубанской области, вовсе не нуждаются ни въ какихъ иностранныхъ товарахъ.

Движеніе морскихъ судовъ по Ейскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾:

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0 % | Ластовъ | 0 % | Отшло судовъ | 0 % | Ластовъ | 0 % |
|---|------------------|--------|---------|--------|-----------------|--------|---------|--------|
| Всего. | 7625 | — | 531070 | — | 7603 | — | 530158 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 512 | 6,8 | 120591 | 22,7 | 514 | 6,7 | 120846 | 22,7 |
| каботажномъ. | 7113 | 93,2 | 410479 | 77,3 | 7089 | 93,3 | 409312 | 77,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 342 | 66,7 | 41248 | 34,2 | 343 | 66,7 | 41302 | 34,1 |
| паровыхъ | 170 | 33,3 | 79343 | 65,8 | 171 | 33,3 | 79544 | 65,9 |
| съ товаромъ | 18 | 3,5 | 3533 | 2,9 | 507 | 98,6 | 118902 | 98,4 |
| съ балластомъ | 494 | 96,5 | 117058 | 97,1 | 7 | 1,4 | 1944 | 1,6 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1932 | 27,1 | 60388 | 14,7 | 1912 | 26,8 | 59603 | 14,5 |
| паровыхъ | 5181 | 72,9 | 350091 | 85,3 | 5177 | 73,2 | 349709 | 85,5 |
| съ товаромъ | 4581 | 64,4 | 249699 | 68,1 | 5084 | 71,7 | 343504 | 83,9 |
| съ балластомъ. | 2532 | 35,6 | 130780 | 31,9 | 2005 | 28,3 | 65808 | 16,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами. | | | | | | | | |
| Русскимъ | 2 | 0,3 | 94 | 0,7 | 4 | 0,7 | 349 | 0,2 |
| Шведско-норвежскимъ | 10 | — | 4316 | 3,5 | 10 | — | 4316 | 3,5 |
| Германскимъ. | 2 | — | 744 | 1,3 | 2 | — | 744 | 2,6 |
| Великобританскимъ. | 144 | 28,1 | 68817 | 57,6 | 144 | 28,3 | 68817 | 56,9 |
| Французскимъ | 1 | — | 749 | 1,3 | 1 | — | 749 | 2,6 |
| Австро-венгерскимъ | 4 | — | 850 | 0,7 | 4 | — | 850 | 0,7 |
| Греческимъ | 326 | 63,6 | 41982 | 34,8 | 326 | 63,4 | 41982 | 34,7 |
| Турецкимъ | 8 | — | 477 | 0,3 | 8 | — | 477 | 0,3 |
| Итальянскимъ | 6 | — | 1348 | 1,1 | 6 | — | 1348 | 1,1 |
| Прочихъ Государствъ. | 9 | — | 1214 | 1,3 | 9 | — | 1214 | — |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 46.

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ по Ейскому порту значительно возрастаетъ, начиная съ 681 суд. тонажемъ 41.063 ластовъ въ 1883 г и оканчивалось въ 1891 г 989 судами тонажемъ 73.326 ласт. Увеличеніе составляетъ 308 судовъ и 32.263 ластва, которыя падаютъ на долю каботажнаго плаванія.

2. Въ заграничномъ плаваніи число и тонажъ судовъ постепенно уменьшается начиная 54 судами съ 12.327 ласт. въ 1883 г. и оканчивается 39 суд. съ 7.637 ласт. вмѣстим. въ 1891 году.

3. Заграничное плаваніе составляетъ около 7% числа и 23% тонажа, предоставляя господство каботажу, составляющему 93% числа и 77% тонажа всѣхъ судовъ. Пароходовъ въ заграничномъ плаваніи вдвое меньше чѣмъ парусныхъ судовъ (33,3% первыхъ и 66,7% вторыхъ), но тонажъ пароходовъ вдвое болѣе чѣмъ парусныхъ (65,8% первыхъ и 34,2% вторыхъ).

4. Съ товаромъ пришло иностранныхъ судовъ 3,5% числа и 2,9% тонажа, такъ что балластъ привезли 96,5% числа и 97,1% тонажа. Съ товаромъ отошло 98,6% числа и 98,4% тонажа всѣхъ судовъ, а съ балластомъ ушло 1,4% числа и 1,6% тонажа всѣхъ судовъ.

5. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ пароходы (73% числа и 85% тонажа). Парусныя суда составляли 27% числа 15% тонажа. Съ товаромъ пришло 64% числа и 68% тонажа, а съ балластомъ 36% числа и 32% тонажа. Отошло съ грузомъ 72% числа и 84% тонажа, такъ что 28% числа и 16% тонажа всѣхъ судовъ. Это показываетъ, что гор. Ейскъ имѣетъ очень мало грузовъ для торговаго обмѣна съ другими Азовскими и Черноморскими портами.

6. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи въ Ейскѣ, какъ и въ другихъ нашихъ черноморскихъ портахъ, принадлежитъ англійскому флагу, хотя занимающему 28% числа, но 58% тонажа всѣхъ пришедшихъ изъ-за границы судовъ; второе мѣсто по тонажу принадлежитъ греческому флагу, который имѣетъ судовъ вдвое болѣе англійскаго (60,6%), но по тонажу (34,8%) значительно уступаетъ ему. Русскій флагъ занимаетъ предпоследнее мѣсто и имѣетъ 0,3% числа и 0,7% тонажа всѣхъ судовъ заграничнаго плаванія.

25. Темрюкъ.

Темрюкъ одинъ изъ самыхъ молодыхъ, не знаю какъ назвать правильнѣе? *приморскихъ, прирѣчныхъ или сухопутныхъ городовъ*

Азовскаго моря, ибо онъ возникъ послѣ Крымской войны въ эпоху привлеченія иностранныхъ капиталовъ для развитія производительныхъ силъ нашего Отечества. Но капиталы эти на казачьей землѣ не могли привиться и принести тѣ плоды, которые оставила Россіи концессионерная магія при эксплуатаціи естественныхъ ея богатствъ. Когда организовалось такъ блистательно Русское общество пароходства и торговли на Черномъ морѣ, то это вполне естественно вызвало мысль объ организаціи судоходства на рѣкахъ, впадающихъ въ Черное море, между коими Кубань, какъ древній судоходный путь, стояла на первомъ планѣ. Но вниманіе частной предпримчивости на первое время отвлечено было отъ Сѣвернаго Кавказа къ Закавказью, гдѣ предполагалось устроить удобный путь для перевозки транзитомъ иностранныхъ товаровъ черезъ Закавказье въ Персію. Путь этотъ образовался: изъ рейсовъ русскаго Общества изъ Константинополя по Анатолійскому берегу до Поті; затѣмъ малыми пароходами по р. Ріону до Орпири (Марани, нынѣ станція Самтреди), откуда предполагалось вести шоссе на Кутаисъ и продолжать далѣе черезъ Сурамскій перевалъ на Тифлисъ, Эривань, Джульфу. Учрежденіе пароходства по Ріону неизбежно вызвало у мѣстной администраціи желаніе учредить пароходство и по р. Кубани и г. Новосельскій, одинъ изъ учредителей и директоровъ Общества русскаго пароходства, устроившій пароходство по Ріону, взялъ на себя трудъ установить правильные пароходные рейсы и по р. Кубани. На обязанности мѣстной администраціи оставался только трудъ выбрать мѣсто для конечнаго пункта этого пароходства на берегу Чернаго моря.

Рѣка Кубань какъ извѣстно протекаетъ въ низовой части по болотистой низменности, поросшей камышамъ (плавни) и впадаетъ въ Азовское море мелководнымъ рукавомъ, именуемымъ „Протока“, а главное теченіе Кубани направляется въ Кизилташскій и Кубанскій лиманы сообщающіеся съ Чернымъ моремъ посредствомъ пролива (гирла), именуемаго Бугазскимъ. Кромѣ того Кубань отдѣляетъ еще не далеко отъ устья протокъ именуемый „Переволокою“, который впадаетъ въ Ахтанизовскій лиманъ, отдѣленный отъ Чернаго моря, но соединенный протокомъ съ Курчанскимъ лиманомъ, и такимъ путемъ имѣетъ еще другое сообщеніе съ Азовскимъ моремъ. Вотъ на этомъ-то протокѣ въ серединѣ между двухъ лимановъ, и расположенъ г. Темрюкъ, который такимъ образомъ *построенъ въ сторонѣ отъ рѣки Кубани*, отдѣленной отъ него баромъ при впаденіи Переволоки въ

Ахтанизовскій лиманъ и въ сторонѣ отъ Азовскаго моря, отъ котораго отдѣленъ двумя барами: однимъ, образующимся при впаденіи Протока въ Курчанскій лиманъ, а другимъ, загораживающимъ гирло этого лимана, соединяющее этотъ лиманъ съ Азовскимъ моремъ. Черное море совсѣмъ въ сторонѣ отъ Темрюка, а суда, приходящія въ этотъ портъ съ Азовскаго моря, тоже не могутъ добраться до города и останавливаются на открытомъ рейдѣ впереди Курчанскаго лимана. Соединеніе приходящихъ судовъ съ городомъ происходитъ посредствомъ разгрузныхъ лодокъ, а потому и слѣдуетъ знать что Темрюкъ еще только *мѣсто для портового города* и притомъ неудобно выбранное: портомъ же онъ сдѣлается лишь тогда, когда на Азовскомъ морѣ вблизи гирла Курчанскаго лимана будетъ выстроенъ искусственный портъ, куда и перенесется морская торговля существующаго города.

Несмотря однако на всѣ неудобства для коммерческаго порта городъ Темрюкъ живетъ богато, обладая населеніемъ въ 15.419 душъ, стало быть, почти столь же многочисленнымъ какъ и населеніе нашего главнаго отпускнаго порта на Сѣверномъ океанѣ и губернскаго города Архангельска. Причины этому: баснословное изобиліе рыбы, какъ красной, такъ и чистиковой. Въ лѣтнее время, когда рыбный промыселъ здѣсь въ полномъ ходу, когда солится и вялится знаменитая „тарань“ и другія породы рыбы,—почти нѣтъ возможности дышать отъ зловонія; но это временное неудобство выкупается тѣмъ, что жители Темрюка заготовленіемъ въ прокъ и продажей рыбнаго товара, выручаютъ крупныя прибыли. Съ другой стороны, не смотря на затруднительное плаваніе по Кубани пароходовъ, мѣстные дубы и мелкосидящія суда другихъ наименованій, доставляютъ въ Темрюкъ много хлѣба для отправки за границу. Съ постройкою Тихорецкъ-Новороссійской вѣтви, доставка хлѣба неизбежно сократилась, такъ какъ агенты иностранныхъ фирмъ, водворившихся въ Новороссійскѣ, скупая хлѣбъ на мѣстѣ во всемъ районѣ, который снабжалъ прежде Темрюкъ,—направляютъ этотъ хлѣбъ на Новороссійскѣ. Поэтому портъ здѣсь нуженъ главнымъ образомъ не для иностранныхъ судовъ, приходящихъ за хлѣбомъ, а забирающихъ въ Темрюкъ рыбный товаръ. Портъ здѣсь особенную пользу принесетъ для нашего каботажу, избавляя его отъ необходимости перетаскиваться черезъ баръ Курчанскаго лимана, чтобы войти въ Кубань, во избѣжаніе опасной стоянки на открытомъ рейдѣ Азовскаго моря, впереди Курчанскаго лимана.

Внѣшняя торговля Темрюка съ Европой выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годъ | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|---------|
| 1883 | 2.020.450 | 712 |
| 1884 | 892.250 | — |
| 1885 | 2.602.820 | 2.256 |
| 1886 | 1.981.556 | — |
| 1887 | 4.313.898 | — |
| 1888 | 4.125.684 | 100 |
| 1889 | 950.432 | — |
| 1890 | 555.442 | — |
| 1891 | 464.791 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ за послѣдніе три года сократился въ 4 раза противъ 1883 г и почти въ 10 разъ противъ 1888 года—извѣстнаго своимъ богатымъ урожаемъ. Но сокращеніе это нельзя приписать неурожаю, ибо ближайшій къ Темрюку портъ Сѣвернаго Кавказа Ейскъ, какъ видно изъ приведенныхъ нами выше данныхъ, значительно увеличилъ свой отпускъ именно въ эти три послѣдніе года. Стало быть единственною причиною ослабленія отпуска черезъ Темрюкъ приходится признать отвлеченіе хлѣбныхъ грузовъ отъ низовьевъ Кубани Тихорѣцкою вѣтвью на Новороссійскъ, гдѣ отпускъ хлѣба за тѣ же года увеличили въ баснословныхъ размѣрахъ.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ въ Темрюкъ ничтоженъ, да иначе и быть не можетъ, такъ какъ они совсѣмъ не нужны для обитателей Кубанской области.

Движеніе морскихъ судовъ по Темрюкскому порту выражается въ слѣдующихъ цифрахъ ¹⁾:

| З а 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего | 3727 | — | 238968 | — | 3722 | — | 238621 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ | 366 | 9,8 | 90975 | 33,8 | 372 | 9,9 | 91094 | 38,2 |
| каботажномъ | 3361 | 90,2 | 147993 | 66,2 | 3350 | 90,1 | 147527 | 61,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 247 | 67,4 | 32913 | 36,1 | 253 | 68,1 | 33032 | 36,2 |
| паровыхъ | 119 | 32,6 | 58062 | 63,9 | 119 | 31,9 | 58062 | 63,8 |
| съ товаромъ | 8 | 2,1 | 2196 | 2,4 | 369 | 99,1 | 90606 | 99,4 |
| съ балластомъ | 358 | 97,9 | 88779 | 97,6 | 3 | 0,9 | 488 | 0,6 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 47.

| За 9 лѣтъ: | | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отшло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|--|--|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | | |
| парусныхъ | | 2164 | 64,3 | 56933 | 38,4 | 2156 | 64,3 | 56773 | 38,4 |
| паровыхъ. | | 1197 | 35,7 | 91060 | 61,6 | 1194 | 35,7 | 90754 | 61,6 |
| съ товаромъ. | | 2553 | 75,9 | 125843 | 85,3 | 2671 | 79,7 | 123875 | 83,2 |
| съ балластомъ | | 808 | 24,1 | 22150 | 14,7 | 679 | 20,3 | 23652 | 16,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | | |
| Русскимъ | | 4 | 1,1 | 395 | 0,3 | 10 | 2,6 | 514 | 5 |
| Шведско-норвежскимъ | | 4 | — | 1520 | — | 4 | — | 1520 | — |
| Германскимъ. | | 1 | — | 356 | — | 1 | — | 356 | — |
| Великобританскимъ | | 104 | 28,4 | 51843 | 56,9 | 104 | 27,9 | 51843 | 56 |
| Французскимъ | | 1 | — | 748 | — | 1 | — | 748 | — |
| Австро-венгерскимъ | | 10 | — | 1975 | 2,1 | 10 | — | 1975 | — |
| Греческимъ | | 160 | 43,7 | 28198 | 30,9 | 160 | 43,1 | 28198 | 30 |
| Турецкимъ. | | 65 | — | 2099 | 2,3 | 65 | — | 2099 | 2 |
| Итальянскимъ | | 17 | — | 3841 | 4,2 | 17 | — | 3841 | 4 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ съ 1883 г. постепенно сокращается какъ по числу судовъ, такъ и по ихъ тонуажу, особенно въ заграничномъ плаваніи.

2. Въ заграничномъ плаваніи какъ по приходу, такъ и по отходу въ 1883 г. было 56 судовъ тонажемъ 7.760 ласт., а въ 1891 г. всего 9 судовъ тонажемъ 2.222 ласт. Уменьшеніе на 47 судовъ и на 5.538 ластовъ.

3. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 г. было 406 суд. тонажемъ 14.963 ласт., а въ 1891 г. 315 суд. тонажемъ 15.919 ласт. Уменьшилось судовъ на 91, а тонажъ остальныхъ увеличился на 956 ластовъ, т. е. такъ незначительно, что объ этомъ не стоитъ и говорить.

4. Заграничное плаваніе не имѣетъ значенія для Темрюка потому что составляетъ всего 9,8% числа и 33,8% тонажа приходящихъ судовъ и 9,9% числа и 38,2% тонажа отходящихъ судовъ, при чемъ почти всѣ суда (97,9%) приходятъ съ балластомъ и только 2% съ товаромъ. Отходятъ же 99% съ товаромъ и только 1% съ балластомъ.

5. Каботажное плаваніе занимаетъ 90% числа и 66% тонажа, при чемъ парусныя суда преобладаютъ числомъ (64,3%) надъ паровыми (35,7%), обладающими впрочемъ почти вдвое боль-

шимъ тонажемъ (61,6%), чѣмъ парусныя (38,4%). Съ товаромъ пришло около 76% числа и 85% тонажа, а съ балластомъ только 24% числа и 15% тонажа. При отходѣ 80% числа и 83% тонажа нашли обратный грузъ, а 20% числа и 17% тонажа ушли съ балластомъ.

6. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи по числу судовъ принадлежитъ греческому флагу (43,7%), а по тонажу англійскому флагу 56,9% занимающему второе мѣсто по числу судовъ. Затѣмъ слѣдуютъ флаги турецкій, итальянскій, австровенгерскій, шведско-норвежскій и затѣмъ уже русскій (1,1% числа и 0,3% вместимости) объ участіи коего въ заграничномъ плаваніи не стоитъ и говорить.

25. Тамань.

Тамань очень немного развилась съ того времени какъ Лермонтовъ писалъ объ этомъ городѣ въ „Героѣ нашего времени“, ибо въ настоящее время тамъ имѣется всего 1.441 душъ населенія. Расположенный въ Керченскомъ проливѣ противъ Керчи, съ которою имѣетъ постоянное пароходное сообщеніе, городъ Тамань весьма мало участвуетъ во внѣшней торговлѣ и едва ли можетъ сдѣлаться сколько нибудь важнымъ отпускнымъ пунктомъ до тѣхъ поръ, пока не соединится желѣзною дорогою съ Екатеринодаромъ, что едва ли можетъ скоро случиться, развѣ грозненская нефть поможетъ, если г. Ротшильдъ не пожелаетъ направить ее на Новороссійскъ. Во внутренней торговлѣ Тамань играетъ нѣкоторую роль, какъ показываетъ значительное движеніе каботажныхъ судовъ въ этомъ портѣ. Тихорецкъ-Новороссійская вѣтвь, отнявшая хлѣбные грузы у Темрюка и Тамани, не можетъ лишить ихъ изобильнаго рыбнаго товара, за которымъ приходитъ лишь нѣсколько судовъ изъ Греціи и Румыніи, но который вывозится до послѣдняго пуда, въ наши порты, ибо рыба составляетъ одинъ изъ важныхъ предметовъ потребленія среди массы русскаго населенія. Этотъ товаръ, добываемый въ устьяхъ Кубани, можно думать всегда останется за Темрюкомъ и Таманью и сохранить за этими портами значеніе мѣстныхъ торговыхъ пунктовъ.

Внѣшняя торговля Тамани съ Европою выражается въ слѣдующихъ цифрахъ въ рубляхъ:

| Года. | Отпускъ. | Привозъ. |
|-------|----------|----------|
| 1883 | — | — |
| 1884 | 6.805 | — |
| 1885 | 3.500 | — |

| Года. | Отпускъ. | Привозъ. |
|-------|----------|----------|
| 1886 | 1.800 | — |
| 1887 | 249.060 | — |
| 1888 | 366.575 | — |
| 1889 | 443.700 | — |
| 1890 | 381.160 | — |
| 1891 | 385.320 | — |

Цифры эти показываютъ:

Что хотя внѣшняя торговля Тамани за 9 лѣтъ значительно усилилась, но не она даетъ жизнь городу, не на ней можно основывать расчеты и предположенія о будущемъ прогрессѣ Тамани, а на внутренней торговлѣ, т. е. на изученіи движенія грузовъ въ каботажномъ плаваніи, о чемъ официальныхъ свѣдѣній въ таможенныхъ отчетахъ не имѣется.

Привоза въ Тамань иностранныхъ товаровъ совсѣмъ не было за ненадобностію таковыхъ для козаковъ и поселенцевъ Кубанской области..

Движеніе морскихъ судовъ въ Тамани выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 3294 | — | 267006 | — | 3293 | — | 266860 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 44 | 1,8 | 771 | 0,2 | 47 | 1,4 | 921 | 0,3 |
| каботажномъ. | 3250 | 98,2 | 266235 | 99,8 | 3246 | 98,6 | 265939 | 99,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 44 | 100 | 771 | 100 | 47 | 100 | 921 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ | — | — | — | — | 47 | 100 | 921 | 100 |
| съ балластомъ | 44 | 100 | 771 | 100 | — | — | — | — |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 603 | 18,5 | 21622 | 8,1 | 594 | 18,2 | 20815 | 7,8 |
| паровыхъ | 2647 | 81,5 | 244613 | 91,9 | 2652 | 81,8 | 245124 | 92,2 |
| съ товаромъ | 1629 | 49,8 | 142134 | 53,3 | 2661 | 81,9 | 213344 | 80,2 |
| съ балластомъ | 1630 | 50,2 | 124101 | 46,7 | 585 | 18,1 | 52595 | 19,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | — | — | — | — | 3 | 6,3 | 150 | 16,1 |
| Греческимъ | 1 | 2,3 | 69 | 8,5 | 1 | 2,3 | 69 | 7,8 |
| Турецкимъ. | 43 | 97,7 | 702 | 91,5 | 43 | 91,4 | 702 | 76,1 |

¹⁾ Смотри приложение таблица № 48.

Цифры эти показываютъ:

1. Правильное сокращеніе движенія судовъ, какъ по заграничному, такъ и по каботажному плаванію, сокращеніе болѣе значительное чѣмъ въ Темрюкѣ, что можно объяснить только отвлеченіемъ торговаго движенія отъ этихъ двухъ портовъ къ Новороссійску, постройкою желѣзной дороги и искусственнаго порта.

2. Заграничное плаваніе составляетъ въ Таманѣ менѣе 2% числа и 0,2% тонажа, а потому не стоитъ подробнаго разбора.

3. Каботажное плаваніе составляетъ болѣе 98% числа и 99% тонажа, слѣдовательно Тамань исключительно каботажный портъ, тѣмъ не менѣе парусныя суда составляютъ только 18,5% числа и 8% тонажа, а остальные 81,5% числа и 92% тонажа принадлежатъ паровымъ судамъ. Такое значительное число пароходовъ, при незначительномъ торговомъ движеніи, можно объяснить только тѣмъ, что для сообщенія Керчи съ Таманью имѣется пароходъ, который ежедневно дѣлаетъ рейсы между Таманью и Керчью и записывается ежедневно въ таможеннѣ приходящимъ и уходящимъ въ обоихъ городахъ. Усиленное, такимъ простымъ способомъ, паровое каботажное плаваніе, принимаетъ грандіозныя размѣры по таможеннымъ отчетамъ, — но имѣетъ очень мало значенія для развитія русскаго торговаго мореходства на Черномъ морѣ.

Городомъ Таманью завершается серія нашихъ Черноморскихъ портовъ на сѣверномъ берегу отъ Вилково до Тамани, изображающихъ по таможеннымъ отчетамъ южную европейскую границу на Черномъ морѣ. Отъ Анапы до Батума морская граница признается уже азіатскою, хотя здѣсь ведется почти исключительно торговля съ Европой, а въ послѣднее время, благодаря привлеченію капиталовъ г. Ротшильда къ эксплуатаціи бакинской нефти, правительство не останавливается передъ жертвами на льготы и пособія для искусственнаго вывоза въ Европу естественныхъ произведеній Кавказа. Вопросъ нужны ли эти произведенія намъ самимъ — вопросъ праздный! Сколько-бы мы не вывозили эти богатства на внутренній рынокъ для удовлетворенія нуждъ русскаго народа и увеличенія его благосостоянія, это ни на одинъ грошъ не увеличитъ благопріятнаго положенія баланса нашей внѣшней торговли, такъ какъ по таможеннымъ отчетамъ каботажная торговля не регистрируется, но по привычкѣ издавна усвоенной ведется только счетъ судамъ, плавающимъ подъ русскихъ флагомъ, не интересуясь тѣмъ, что эти суда возятъ, чѣмъ

они занимаются! Вывозъ же на иностранныхъ судахъ въ Европу тщательно регистрируется и увеличеніе размѣра вывоза, служитъ у насъ мѣриломъ прогресса нашего обогащенія, улучшенія финансовъ и кредита Россіи! Это очевидный самообманъ, но его поддерживаютъ Ротшильдъ, всѣ еврейскія биржи, профессора политической экономіи и др. наукъ за счастливымъ исключеніемъ одного г. Иловайскаго, который, какъ профессоръ исторіи, очень хорошо знакомъ съ тѣмъ, сколько иностранцы и евреи внесли и сколько унесли богатствъ въ ущербъ могущества Русскаго Государства.

Изъ подробнаго разбора торговаго движенія въ портахъ сѣвернаго берега видно, что привозъ иностранныхъ товаровъ силенъ на западѣ, въ чертѣ еврейской осѣдлости и постепенно ослабѣваетъ по мѣрѣ удаленія на востокъ, обращаясь въ нуль въ Тамани, крайнемъ пунктѣ, лежащемъ на козачьей землѣ, гдѣ нѣтъ еврейской предпріимчивости, а потому и господствуетъ потребленіе русскихъ фабрикатовъ и произведеній. Указываемъ на это какъ на фактъ ясно констатирующий всю ошибочность мнѣнія фритредеровъ о важности, будто бы для массы русскаго населенія, усиленнаго привоза иностранныхъ издѣлій и о вредѣ таможенныхъ пошлинъ. Не бѣднѣе, а богаче живетъ русское населеніе, обитающее на побережьяхъ Азовскаго моря, но оно совсѣмъ не имѣетъ охоты потреблять иностранныхъ товаровъ и выписывать ихъ изъ-за границы, довольствуясь русскими издѣліями. Стало быть иностранные товары для него не нужны, а нужны они для еврейскихъ гешефтовъ, за счетъ благосостоянія русскаго народа, какъ это практикуется тамъ, гдѣ происходитъ усиленный привозъ иностранныхъ товаровъ. Выписка ихъ происходитъ преимущественно пользуясь кредитомъ, который всѣ иностранные фабриканты охотно оказываютъ всѣмъ живущимъ въ Россіи своимъ соотечественникамъ, которые въ сущности и представляютъ коммисіонеровъ, агентовъ-сбытчиковъ иностранныхъ товаровъ въ Россіи. Это признается за заслугу иностранныхъ фабрикантовъ; признается за умѣнье ихъ сбывать свой товаръ и ставится въ похвалу ихъ предпріимчивости. Правда!.. Для нихъ очень похвально быстро обогащаться, всѣми легальными способами, открывая себѣ рынки въ чужихъ земляхъ, но когда мы поймемъ, что это вовсе не выгодно для насъ, ибо происходитъ за счетъ раззоренія нашего народа и въ ущербъ увеличенію его заработковъ, при посредствѣ развитія отечественной промышленности!

В. Мореходство и торговля на восточномъ берегу Чернаго моря.

Восточный берегъ Чернаго моря наименѣ приспособленъ природою для развитія торговаго мореходства. Онъ почти совершенно лишенъ естественныхъ бухтъ и заливовъ, удобныхъ для укрытія морскихъ судовъ въ непогоду и даже лучшія его бухты: Батумская—открыта сѣвернымъ вѣтрамъ; Новороссійская и Геленджикская страдаютъ отъ сѣверовосточныхъ вѣтровъ (боры), которые часто не допускаютъ суда войти въ портъ, а находящимся въ портѣ судамъ часто причиняетъ аваріи. Сколько нибудь закрытый рейдъ имѣется только по срединѣ восточнаго берега въ Сухумѣ, а затѣмъ, на всѣхъ остальныхъ пунктахъ открытыхъ и не открытыхъ таможеню для прихода судовъ, существуютъ только совершенно открытые рейды и всевозможныя неудобства для сообщенія съ берегомъ и для сооруженія искусственныхъ портовъ. Надо къ этому прибавить, что Черное море одно изъ самыхъ бурныхъ морей и штормовыя погоды здѣсь особенно часты осенью и зимою. При томъ вслѣдствіе очертанія Чернаго моря и господствующихъ на немъ вѣтровъ, волненіе разводится такъ быстро, что переходъ отъ полного штиля къ жестокой бурѣ совершается иногда въ теченіе часа времени. Вслѣдствіе этого опасность якорной стоянки судовъ на открытыхъ рейдахъ восточнаго берега такъ велика, что суда должны спасаться, уходя въ открытое море всякій разъ, какъ только представляется вѣроятность бурной погоды. Такое неудобство портовъ Восточнаго берега причиною того, что правильные пароходные рейсы Русскаго общества пароходства и торговли, субсидируемые уже 30 лѣтъ, посредствомъ коихъ установлено было постоянное сообщеніе между поселеніями восточнаго берега, весьма рѣдко и такъ сказать случайно могли исполнять эту миссію, въ силу чего они и весьма мало содѣйствовали развитію здѣсь торговли и колонизаціи. Вполнѣ понятно поэтому, что вся торговля Кавказскаго края сосредоточивается нынѣ только въ трехъ портахъ: Новороссійскѣ, Потіи и Батумѣ, а каботажное плаваніе, слишкомъ рискованное вслѣдствіе немнѣйна убѣжища на открытомъ восточномъ берегу, пріобрѣло особый, такъ сказать, *амфибійный характеръ* и происходитъ успѣшно только на турецкихъ кочермахъ, небольшихъ парусныхъ судахъ (16—15 ластовъ), которые идутъ вдоль берега и при наступленіи непогоды вытаскиваются на берегъ, гдѣ остаются вмѣстѣ съ экипа-

жемъ ждать хорошей погоды. Вотъ такого рода „иностранная суда“ подъ турецкимъ и греческимъ флагами, преимущественно посѣщаютъ порты восточнаго берега, за исключеніемъ Поти, Новороссійска и Батума, гдѣ внѣшняя торговля уже приобрѣла такой же пассивный характеръ, какой имѣетъ на сѣверномъ берегу и, точно также какъ тамъ, въ портовыхъ городахъ восточнаго берега, уже водворились крупныя иностранныя еврейскія фирмы Дрейфуса и Ротшильда, монополизирующія нашъ вывозъ, который производится почти исключительно при содѣйствіи иностраннаго мореходства.

Черное и Азовское море одинаково изобильны рыбою, но здѣсь рыбныя промыслы происходятъ преимущественно въ устьяхъ рѣкъ Дона, Кубани, Ріона, Ингура, гдѣ ловится въ значительномъ количествѣ красная рыба. На Кубани же и на Дону ловится также частиковая рыба, но самое море остается ненарушимымъ убѣжищемъ разнообразныхъ рыбъ, какъ анчоусы, скумбрія и особенно сельдь, составляющая такую важную статью привоза въ Россію изъ-за границы. Въ декабрѣ неисчислимыхъ стада сельдей заходятъ въ Керчь, гдѣ сельдяной промыселъ въ самомъ младенческомъ состояніи и пожалуй состоитъ скорѣе въ порчѣ превосходной рыбы, чѣмъ въ ея полезномъ заготовленіи. Затѣмъ сельдь идетъ вдоль всего восточнаго берега и хотя ловится вездѣ, даже и въ Поти, но вмѣстѣ съ другою рыбою; отдѣльно же сельдь ловится и заготавливается въ Сухумѣ въ самомъ незначительномъ количествѣ. Такимъ образомъ изобиліе рыбы вдоль восточнаго берега не приноситъ намъ никакой пользы, конечно, главнымъ образомъ, вслѣдствіе совершеннаго безлюдія отъ Новороссійска до Сухума, гдѣ впрочемъ съ 1-го января 1894 года, вслѣдствіе постройки шоссе, въ видѣ помощи голодающимъ въ 1891 году, будутъ устроены почтовые станціи, о чемъ уже объявлено въ газетѣ „Кавказъ“. На сколько эти почтовые станціи въ состояніи замѣнить собою отсутствующее населеніе и насколько будутъ содѣйствовать развитію мореходства и торговли на Черномъ морѣ, рѣшить не берусь, ибо это первый опытъ устройства почтовыхъ станцій въ необитаемой землѣ и потому надо подождать результатовъ, какіе отъ того получатся. Въ настоящее же время нельзя не пожалѣть, что вмѣсто ловли сельдей у насъ зимою происходитъ между Сухумомъ и Батумомъ ловля дельфиновъ и мелкихъ акулъ (не знаю ихъ латинскаго названія) турецкими промышленниками, которые зимою приходятъ сотнями на своихъ маленькихъ фелюгахъ изъ-за границы, раз-

бываютъ лагерь на нашемъ берегу, ловятъ и убиваютъ звѣря, вытапливаютъ жиръ, а съ дельфиновъ снимаютъ кожу съ слоемъ сала и везутъ въ сыромъ видѣ или вытапливаютъ жиръ на мѣстѣ, а туловища оставляютъ гнить на берегу. Такимъ образомъ и въ юго-восточномъ углу Чернаго моря есть значительный рыбный промыселъ но онъ производится пріѣзжими иностранцами: это очень характерное дополненіе къ развитію иностраннаго мореходства посредствомъ внѣшней торговли, которому давно бы пора положить конецъ!

26. Анапа.

Городъ Анапа, безспорно самый здоровый по своему климату приморскій пунктъ на восточномъ берегу Чернаго моря, составляетъ центръ весьма плодороднаго района и самый населенный городъ восточнаго берега, обладающій 20.614 душъ жителей. Городъ расположенъ на возвышенномъ, выступающемъ въ море мысѣ, весьма мало прикрываемомъ однако Анапскій рейдъ, который открытъ отъ SSW черезъ W до NNW Здѣсь никогда не бываетъ гибельной боры и въ этомъ отношеніи Анапа имѣетъ неоцѣненное преимущество передъ Новороссійскомъ, въ качествѣ оконечности большой желѣзнодорожной линіи отъ береговъ Каспійскаго моря къ Черному, линіи уже выстроенной по принятому порядку зигзаками, проведенными отъ Новороссійска на Тихорѣцкую, Бесланъ, Грозный и Петровскъ. Худо это или хорошо, но по этой причинѣ городъ Анапа лишился пока чести быть главнымъ отпускнымъ портомъ сѣвернаго Кавказа, хотя нѣтъ сомнѣнія что со временемъ Анапа будетъ соединена съ Новороссійско-Тихорѣцкою дорогою вѣтвю въ 30 верстъ длиной. За то у Анапы остался весьма большой шансъ быть военнымъ портомъ, о чемъ во время избранія Новороссійска говорили много, но теперь перестали говорить, хотя это требуется силою вещей, ибо совершенно необходимо для обороны восточнаго берега и крейсерской войны на Черномъ морѣ. Зимой, когда вслѣдствіе замерзанія Керченскаго пролива наши крейсера, обороняющіе восточный берегъ, будутъ лишены опорнаго пункта въ сѣверо-восточномъ углу Чернаго моря, это крайне стѣснитъ ихъ операціи. Найти новый опорный для нихъ пунктъ можно только въ Анапѣ, почему было-бы желательно, чтобы мысль объ устройствѣ здѣсь военнаго порта осуществилась. Кромѣ непосредственнаго усиленія обороны Чернаго моря отъ непріятельскаго флота,

рѣшеніе устроить военный портъ въ Анапѣ въ особенности важно потому, что подобное морское учрежденіе, вблизи низовьевъ Кубани, заселенныхъ энергическими и предпріимчивыми потомками запорожцевъ, могло бы содѣйствовать развитію русскаго національнаго мореходства на восточномъ берегу гораздо болѣе, чѣмъ всѣ выплаченныя до сихъ поръ многочисленныя субсидіи за почтово-пассажирскіе рейсы пароходовъ Русскаго общества. Мѣстное населеніе неизбѣжно вошло бы въ составъ экипажей Черноморскаго флота и обучалась-бы мореплаванію, а это дало бы не малое число опытныхъ боцмановъ, способныхъ быть шкиперами каботажныхъ судовъ. Число такихъ полезныхъ для мореходства лицъ неизбѣжно усилилось-бы поступающими въ запасъ матросами, которые, при чрезвычайно здоровомъ климатѣ Анапы и дешевизнѣ жизни, могли-бы оставаться здѣсь въ большомъ числѣ и не только нашли бы средства къ существованію, но и источники быстрого обогащенія въ рыболовствѣ и каботажномъ плаваніи. Топографическія и морскія условія Анапы весьма благоприятны для сооруженія здѣсь военнаго порта и, въ интересахъ развитія русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ, повторемъ, было бы очень желательно, чтобы постройка военно-морскаго порта осуществилась, но, конечно, не въ томъ видѣ, какъ устроены были послѣ Крымской войны, морскія станціи въ Сухумѣ и Новороссійскѣ брошенныя, прежде окончанія ихъ устройства, вслѣдствіе новыхъ административныхъ фантазій и опытовъ. На восточномъ берегу для защиты сѣверной его половины нуженъ военный портъ, какъ нуженъ военный портъ въ Батумѣ, для защиты южной. Это есть необходимое условіе успѣшной обороны берега, въ чемъ мы еще долго можемъ нуждаться, при неизвѣстности когда Россія, по выраженію англичанъ, будетъ имѣть въ карманѣ *ключъ отъ двери въ собственный домъ*. Но если бы даже ключъ этотъ уже былъ въ нашемъ карманѣ и Анапа потеряла бы военное значеніе для защиты берега, то значеніе этого города, для созданія ресурсовъ морскаго могущества Россіи, всегда будетъ велико. если здѣсь будетъ учрежденъ военный портъ, который дастъ совсѣмъ иное направленіе экономической жизни и колонизаціи восточнаго берега.

Въ торговомъ отношеніи Анапа имѣетъ большое преимущество передъ Новороссійскомъ въ томъ, что она находится всего въ 20 верстахъ отъ устья рѣки Кубани, недоступнаго съ моря и, слѣдовательно, Анапа можетъ быть конечнымъ отпускнымъ портомъ для всего судоходства на Кубани. Объ этомъ судоход-

ствѣ теперь совсѣмъ забыли, въ погонѣ за постройкою желѣзныхъ дорогъ частными обществами, для которыхъ конкуренція воднаго пути, хотя бы и на большомъ протяженіи, совсѣмъ нежелательна. Но въ шестидесятыхъ годахъ, когда о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ только мечтали, не надѣясь на скорое исполненіе своихъ благопожеланій, объ улучшеніи судоходства по р. Кубани не мало заботился и вопросъ этотъ привлекалъ особое вниманіе; г-ну Новосельскому дана была даже ссуда на учрежденіе пароходства по р. Кубани, а для исхода къ морю всѣхъ перевозимыхъ по этой рѣкѣ грузовъ, кромѣ избранія Темрюка приморскимъ городомъ, составленъ былъ проектъ канала изъ Кубанскаго лимана до Анапы, длиною 20 верстъ, стоимостью, сколько помнится, отъ 20—30 т. рублей. Хотя, конечно эту сумму нельзя принять точною, но она показываетъ однако вѣрно, что нѣтъ никакихъ затрудненій для того, чтобы соединить Анапу съ Кубанью и обратить этотъ городъ въ складъ всѣхъ грузовъ, которые могутъ дешево перевозиться по Кубани для отправки за границу

Оставленная въ сторонѣ отъ желѣзной дороги, при подавляющей конкуренціи Новороссійска, уже соединеннаго нынѣ съ берегомъ Каспійскаго моря, Анапа, тѣмъ не менѣе ведетъ внѣшнюю торговлю хотя и незначительную, но самостоятельную, а не транзитную, что видно изъ того, что отпускъ и привозъ колеблется, но постоянны и по немногу прогрессируютъ. Въ цифрахъ это выражается такъ, въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 229.857 | 1.040 |
| 1884 | 24.325 | 3.741 |
| 1885 | 88.146 | 6.543 |
| 1886 | 123.491 | 3.774 |
| 1887 | 118.928 | 3.130 |
| 1888 | 312.086 | 1.677 |
| 1889 | 339.438 | 744 |
| 1890 | 193.910 | 3.307 |
| 1891 | 265.617 | 1.294 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускъ, состоящій преимущественно изъ хлѣбнаго товара, колеблется зависимо отъ урожая, но въ теченіе 9 лѣтъ постоянно повышается, что доказываетъ, такъ сказать, право на самостоятельное существованіе Анапы, въ качествѣ отпускнаго порта. Если бы былъ построенъ каналъ до Кубанскаго лимана или вѣтвь желѣзной дороги отъ одной изъ станцій Ново-

россійскъ-Тихорѣцкой линіи, то виѣшняя торговля Анапы неизбѣжно быстро и много увеличилась бы; но, оставленный безъ подобнаго содѣйствія, городъ, съ его быстро возрастающимъ населеніемъ, будетъ прогрессировать весьма медленно.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ въ Анапу ничтоженъ и каждый, кромѣ Фридредеровъ и доктринеровъ, понимаетъ, что иначе быть не можетъ, ибо козацье населеніе не нуждается ни во французскихъ духахъ, ни въ тонкихъ винахъ, ни въ гастрономическихъ рѣдкостяхъ и предметахъ роскоши, довольствуясь исключительно дешевыми русскими издѣліями, частію мѣстнаго кустарнаго производства.

Движеніе морскихъ судовъ по Анапскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| З а 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ° / ° | Ластовъ | ° / ° | Отшло судовъ | ° / ° | Ластовъ | ° / ° |
|---|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 2378 | — | 549000 | — | 2357 | — | 544814 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 218 | 9,1 | 15696 | 28,6 | 225 | 9,5 | 15869 | 2,9 |
| каботажномъ | 2160 | 90,9 | 533304 | 71,4 | 2132 | 90,5 | 528945 | 97,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 194 | 88,9 | 3644 | 23,2 | 201 | 88,7 | 3817 | 24,5 |
| паровыхъ | 24 | 11,1 | 12052 | 76,8 | 24 | 11,3 | 12052 | 75,5 |
| съ товаромъ. | 53 | 24,3 | 897 | 5,7 | 219 | 97,3 | 15785 | 99,4 |
| съ балластомъ. | 165 | 75,7 | 14799 | 94,3 | 6 | 2,7 | 84 | 0,6 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 512 | 23,7 | 15360 | 28,8 | 484 | 22,6 | 14420 | 2,7 |
| паровыхъ | 1648 | 76,3 | 517944 | 71,2 | 1648 | 77,4 | 514525 | 97,3 |
| съ товаромъ. | 1639 | 75,8 | 438282 | 82,1 | 1670 | 78,3 | 510138 | 96,7 |
| съ балластомъ | 521 | 24,2 | 95022 | 17,9 | 462 | 21,7 | 118807 | 3,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 11 | 5,4 | 1490 | 9,4 | 12 | 5,3 | 1555 | 9,7 |
| Шведско-норвежскимъ | 3 | 1 | 611 | 3,8 | 6 | — | 688 | 4,3 |
| Великобританскимъ. | 14 | 6,6 | 7999 | 50,9 | 14 | — | 7999 | 50,4 |
| Румынскимъ. | 5 | 5,8 | 112 | 16,4 | 7 | 6,4 | 133 | 16,3 |
| Греческимъ | 7 | | 2425 | | 7 | | 2425 | |
| Турецкимъ. | 178 | 81,2 | 3059 | 19,5 | 179 | 79,5 | 3069 | 19,3 |

¹⁾ Смотри приложение таблица № 49.

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе каботажныхъ судовъ въ Анапѣ изъ года въ годъ правильно увеличивается какъ по числу судовъ, такъ и по ихъ тонажу. Въ заграничномъ плаваніи движеніе судовъ постепенно уменьшается, что объясняется отвлеченіемъ вывозимыхъ за границу хлѣбныхъ грузовъ къ Новороссійску постройкой желѣзной дороги.

2. Заграничное плаваніе занимаетъ въ Анапѣ всего 9,1% числа и 28,6% тонажа всѣхъ судовъ, при чемъ парусныя суда преобладаютъ числомъ (88,9%), а паровыя преобладаютъ тонажемъ (76,8%). Почти всѣ суда (76% числа и 94% тонажа) пришли съ балластомъ и ушли нагруженными товаромъ, такъ что балластъ взяли только 2,7% числа и 0,6% тонажа.

3. Каботажное плаваніе занимаетъ 90,9% числа, 71,4% тонажа всѣхъ судовъ и, не смотря на упадокъ внѣшней торговли, развивается довольно быстро. Въ 1883 г. пришло въ Анапу 227 суд. тонажемъ 46.459 ластовъ, а въ 1891 г. 285 суд. тонажемъ 95.747. Увеличеніе за 9 лѣтъ на 69 суд. и 49.288 ластовъ, или болѣе чѣмъ вдвое противъ тонажа судовъ въ 1883 году. Такое развитіе каботажа объясняется благопріятнымъ положеніемъ города Анапы, его чрезвычайно здоровымъ климатомъ, дешевизною жизни и трудолюбіемъ его русскаго населенія.

4. Въ каботажномъ плаваніи паровыя суда преобладаютъ числомъ (76,3%) и тонажемъ (71,2%). На долю парусныхъ судовъ остается 23,7% и 28,8% тонажа. Съ товаромъ пришло 76% числа и 82% тонажа всѣхъ судовъ съ балластомъ 24% числа и 18% тонажа. Отошло съ товаромъ 78,3% числа и 96,7% тонажа, такъ что съ балластомъ хотя и отошло 21,7% числа всѣхъ судовъ, но они имѣли тонажъ только 3,3% слѣдовательно почти всѣ суда имѣли обратный грузъ.

5. Въ заграничномъ плаваніи по числу судовъ первое мѣсто принадлежитъ турецкому флагу (81,2%), а по тонажу англійскому (50,9%), занимающему по числу судовъ второе мѣсто. Русскій флагъ по числу судовъ 5,4% занимаетъ третье мѣсто, а по тонажу (9,4%) четвертое мѣсто.

27. Новороссійскъ.

Новороссійскъ обязанъ своимъ избраніемъ не преимуществамъ своего положенія, а живописной морской внѣшности, обширной и превосходной въ тихую погоду Новороссійской бухтѣ. Лицъ, случайно посѣщавшихъ Новороссійскъ въ тихую погоду, эта бухта

положительно очаровываетъ и они ни какъ не могутъ повѣрить, что бы во время „боры“, т.-е. сильного береговаго вѣтра отъ NO, на тихой поверхности новороссійской бухты разыгрывается такое сильное волненіе, что оно неизбежно сопровождается тяжкими аваріями и даже гибельными послѣдствіями для судовъ, находящихся въ это время въ бухтѣ. Во всякомъ случаѣ, благодаря красотѣ своей бухты, городъ Новороссійскъ избранъ уже главнымъ отпускнымъ портомъ сѣвернаго Кавказа; въ новороссійской бухтѣ рѣшено устроить искусственный портъ и онъ уже соединенъ желѣзною дорогою съ Владикавказомъ и Петровскомъ, захватывая въ свой районъ весь сѣверный Кавказъ. Портъ строится и конечно выстроится, но будетъ ли онъ вполнѣ удовлетворять своему назначенію? Въ этомъ можно сомнѣваться. Въ лоціи Чернаго моря пишется, что Новороссійская бухта закрыта только отъ SO до S, но и эти вѣтры, въ особенности зимою, доходятъ съ большою силою и волненіемъ. Не смотря однакожъ на разводимую зыбь, мѣсто это было бы весьма безопасно, еслибы не существовало грозной „боры“—, и далѣе въ лоціи описывается разрушительное дѣйствіе боры, т.-е. сильного NO вѣтра. Какъ сильны вѣтеръ и волненіе въ Новороссійской бухтѣ можно судить по неоднократно разрушенію начатыхъ работъ по постройкѣ порта. Все это пока принимается благодушно „къ свѣдѣнію“ въ надеждѣ на улучшеніе въ будущемъ, по окончаніи сооруженія порта, но подобныя надежды иногда обманываютъ, какъ доказываетъ выстроенный въ Поті портъ о непригодности коего было извѣстно еще въ 1872 году, но это приписывалось его недостройкѣ и отъ окончанія ожидали великихъ благъ, до самаго конца, когда портъ былъ признанъ никуда негоднымъ самими его строителями. Метерологическія наблюденія, производившіяся въ Новороссійскѣ болѣе 30 лѣтъ, показываютъ, что никакимъ начертаніемъ сооруженій бора устранена быть не можетъ, что возможно лишь ослабить ея дѣйствія. Конечно, съ постройкою порта въ Новороссійскѣ, ни одно судно не погибнетъ отъ тяжести льда, какъ это случалось съ тендеромъ „Струя“ въ 1848 году, но большія аваріи и даже крушеніе судовъ въ Новороссійскомъ портѣ, особенно если число ихъ будетъ значительно, во время боры, подобной борѣ 12—14 января 1848 года, останется во всякомъ случаѣ, въ области вѣроятностей ¹⁾.

¹⁾ Въ „Кавказѣ“ (№ 1 за 1894 г.) сообщаетъ изъ Батума, что пассажиры, ѣхавшіе въ Новороссійскъ, за невозможностію войти въ этотъ портъ были привезены въ Батумъ, оставаясь на пароходѣ плыщую недѣлю. Это нельзя считать особою выгодною новаго порта.

Конечно, бора не каждый годъ производитъ такіа грозныя разрушенія какъ въ 1848 году, но существованіе ея составляетъ большую невыгоду и неизбѣжно увеличить страховую премію судовъ, направляющихся въ Новороссійскъ, а слѣдовательно безъ всякой надобности подниметь фрахтъ для перевозки грузовъ, проходящихъ черезъ этотъ портъ.

Нельзя не признать за особое благополучіе устройство въ Новороссійскѣ большого цементнаго завода, вырабатывающаго прекрасный цементъ, вытѣснившій иностранный портландскій цементъ во всѣхъ морскихъ сооруженіяхъ Чернаго моря, сѣвернаго Кавказа и Закавказья. Едва ли можно придумать что нибудь лучшее для содѣйствія развитію нашего каботажнаго плаванія, какъ созданіе ежегодно сотенъ тысячъ пудовъ товара, потребленіе коего составляетъ насущную потребность для всѣхъ портовыхъ и приморскихъ городовъ Чернаго и Азовскаго морей. Иностранныя суда не могутъ, въ силу общаго закона, участвовать въ этой перевозкѣ и она неизбѣжно должна достаться русскому коммерческому флоту, предоставляя ему средства къ усиленному росту. Удача Новороссійскаго цементнаго завода не случайная, а основанная на ивученіи дѣла и мѣсторожденій годнаго для приготовления цемента мергеля и эта удача, всѣмъ знающимъ минеральныя богатства восточнаго берега, позволяетъ съ увѣренностію думать, что въ недалекомъ будущемъ здѣсь возникнетъ много другихъ горнозаводскихъ производствъ, не менѣе прибыльныхъ чѣмъ изготовленіе цемента, и такое водвореніе разработки минеральныхъ богатствъ на восточномъ берегу, дастъ сильный толчекъ развитію нашего каботажа, не только мелкаго паруснаго, но и большаго пароваго, что потребуетъ конечно предварительно устройства многихъ мѣстныхъ, небольшихъ портовъ, служащихъ убѣжищами и пристанями для небольшого числа судовъ, т. е. создадутъ именно то, чего не достаетъ на Восточномъ берегу для процвѣтанія здѣсь приморскихъ городовъ и русскаго мореходства.

Впрочемъ одно изъ наиболѣе распространенныхъ минеральныхъ богатствъ Кавказа, именно: нефть, въ сыромъ и обработанномъ видѣ, еще прежде цементнаго завода упрочила значеніе Новороссійска въ качествѣ удобнаго порта. Еще когда наше бакинское нефтяное производство только начало возникать, а колоссальныя нефтяныя богатства въ Кудакъ были выпущены Новосильцевымъ въ р. Кубань и уморили не мало въ ней рыбы, въ то время американецъ Тведль успѣлъ организовать иностран-

ное частное общество для разработки и торговли Кубанскою нефтью. Дѣло свое онъ началъ по американски: построилъ пристань въ Новороссійской бухтѣ, со всеми приспособленіями для удобства и погрузки судовъ нефтью и керосиномъ и провелъ нефтопроводъ длиною 70 верстъ отъ Ильской станицы до Новороссійска, съ цѣлю организовать здѣсь переработку сырой нефти въ керосинъ и другіе фабрикаты. Но оказалось, что въ Кубанской области американскіе способы эксплуатаціи не пригодны; не смотря на всю свою предприимчивость и энергію, г. Тведль только раззорился и ликвидировалъ свое предпріятіе. Оно перешло въ другія руки и работаетъ до сихъ поръ, такъ какъ въ 1891 году по таможеннымъ отчетамъ значится вывезенными изъ Новороссійска сырой нефти 692.847 пудовъ, которые очевидно не могли быть доставлены изъ Баку или Батума, а составляютъ предметъ мѣстнаго производства.

Съ открытіемъ желѣзной дороги отъ Беслана до Грозной и Петровска, что ожидается въ текущемъ 1893 году, богатые источники нефти около Грознаго по всей вѣроятности сдѣлаются предметами усиленной эксплуатаціи и отпуска за границу не только керосина, но сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ, доставляемыхъ по Новороссійскъ-грозненской дорогѣ. Не подлежитъ также сомнѣнію, что нефтяныя наши богатства въ Грозномъ попадутъ въ руки Ротшильда, конечно не подъ флагомъ Каспійскаго Черноморскаго акціонернаго общества, а другаго какого нибудь столь же патріотическаго quasi—русскаго предпріятія, а это угрожаетъ такими же гибельными послѣдствіями для русскаго нефтянаго дѣла, какія уже обнаруживаются въ Баку. Для насъ, т.-е. по отношенію къ мореходству, вопросъ о господствѣ иностранныхъ, еврейскихъ капиталовъ не желателенъ въ особенности потому, что въ такомъ случаѣ, все абсолютное увеличеніе итоговъ нашего отпуска будетъ безплодно для развитія русскаго торговаго мореходства на Черномъ морѣ. Такіе печальные результаты мы видимъ въ Батумѣ, при вывозѣ ежегодно свыше 50 мил. пудовъ керосина на рынки всего міра. Избави насъ, Боже, отъ повторенія такого же бѣдствія на сѣверной оконечности восточнаго берега!

На внѣшней торговлѣ Новороссійска мы можемъ видѣть, какое значеніе имѣетъ транзитная хлѣбная торговля для процвѣтанія приморскихъ городовъ. До открытія Новороссійскъ-Тихорѣцкой вѣтви, именно до 1887 года, отпускъ Новороссійска оцѣнивался суммою 43.064 руб., тогда какъ Анапа отпускала въ томъ же

году на сумму 118.928 рублей, или почти втрое больше Новороссійска. Въ слѣдующемъ 1888 году Анапа осталась при 339.438 руб., а Новороссійскъ отпустилъ уже за границу произведеній сѣвернаго Кавказа на сумму 2.225.455 руб., или въ 7 разъ больше Анапы. Постепенное увеличеніе вышней торговли съ 1883 года видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ въ рубляхъ:

| Года | Отпускъ | Привозъ |
|------|------------|---------|
| 1883 | 4.260 | 115.400 |
| 1884 | 32.485 | 118.225 |
| 1885 | 77.603 | 129.939 |
| 1886 | 89.160 | 557 |
| 1887 | 43.104 | 194.049 |
| 1888 | 2.225.455 | 292.049 |
| 1889 | 16.891.394 | 138.729 |
| 1890 | 26.236.283 | 137.609 |
| 1891 | 21.625.310 | 201.163 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что съ открытіемъ желѣзнодорожной вѣтви Новороссійскъ сразу сдѣлался главнымъ портомъ для сбыта хлѣба и сырья западной и центральной части сѣвернаго Кавказа. Всѣ мѣстные произведенія вмѣсто Ейска и Ростова на Дону, повернули на Новороссійскъ. Такой поворотъ совершился однако вовсе не потому, что земледѣльческое населеніе Кубанской и Терской областей и части Ставропольской губерніи нашло для себя болѣе выгоднымъ *ближайшимъ путемъ доставлять къ морю свои произведенія*, а потому, что въ Новороссійскъ поселилась могущественная иностранная еврейская фирма Дрейфуса и К^о, которая, не встрѣчая здѣсь никакой конкуренціи со стороны ростовскихъ хлѣботорговцевъ, скупала весь хлѣбъ вдоль линіи желѣзной дороги на мѣстѣ его производства и очень выгодно перевозила его до Новороссійска, войдя въ соглашеніе съ частнымъ обществомъ Ростово-Владикавказской дороги. Другими словами, это одинъ изъ многихъ фактическихъ примѣровъ, что русскіе земледѣльцы и земледѣліе остаются совершенно въ сторонѣ отъ всѣхъ выгодъ, доставляемыхъ дешевою перевозкою хлѣба за границу, по сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а всѣми жертвами правительства для достиженія дешевизны перевозки, пользуются иностранцы экспортеры, не въ интересахъ русскаго земледѣлія, а въ интересахъ личнаго обогащенія.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ съ 1883 года значительно больше черезъ Новороссійскъ, чѣмъ черезъ Анапу и другіе второ-

степенные Кавказскіе порты. Это объясняется тѣмъ, что около Новороссійска имѣются колоніи Чеховъ, затѣмъ иностранное нефтяное предпріятіе, цементный заводъ и наконецъ персоналъ общества Ростово-Владикавказской дороги съ ея вѣтвями къ Новороссійску и Петровску. Весь просвѣщенный персоналъ изъ иностранцевъ и русскихъ, руководящій этими предпріятіями, получаетъ хорошіе оклады жалованья и конечно не можетъ обойтись безъ принадлежностей европейскихъ модъ и комфорта, доставляемыхъ изъ-за границы, что и вызываетъ усиленный привозъ иностранныхъ товаровъ.

Движеніе морскихъ судовъ по Новороссійскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | °/о | Ластовъ | °/о | Отшло судовъ | °/о | Ластовъ | °/о |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 5479 | — | 1619175 | — | 5469 | — | 1617746 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 796 | 14,5 | 381043 | 23,5 | 776 | 14,1 | 377982 | 23,3 |
| каботажномъ. | 4683 | 85,5 | 1238132 | 76,5 | 4693 | 85,9 | 1239764 | 76,7 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 75 | 9,4 | 5982 | 1,5 | 69 | 8,8 | 5810 | 1,5 |
| паровыхъ | 721 | 90,6 | 375061 | 98,5 | 707 | 91,2 | 372172 | 98,5 |
| съ товаромъ | 116 | 14,5 | 45338 | 11,8 | 689 | 88,7 | 349025 | 92,3 |
| съ балластомъ | 680 | 85,5 | 335705 | 88,2 | 87 | 11,3 | 28957 | 7,7 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 786 | 16,7 | 32828 | 2,6 | 783 | 16,6 | 32780 | 2,5 |
| паровыхъ | 3897 | 83,3 | 1205304 | 97,4 | 3910 | 83,4 | 1206984 | 97,5 |
| съ товаромъ. | 4092 | 87,3 | 1118870 | 90,3 | 3571 | 76,9 | 1048699 | 84,5 |
| съ балластомъ. | 591 | 12,7 | 119262 | 9,7 | 1122 | 23,1 | 191065 | 15,5 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 100 | 12,5 | 27501 | 7,2 | 84 | 10,8 | 25161 | 6,6 |
| Шведско-норвежскимъ | 23 | — | 13256 | — | 23 | — | 13256 | — |
| Датскимъ | 12 | — | 6897 | — | 12 | — | 6897 | — |
| Германскимъ | 13 | — | 6436 | — | 13 | — | 6436 | — |
| Великобританскимъ. | 499 | 62,6 | 275037 | 72,1 | 497 | 62,7 | 274373 | 72,5 |
| Французскимъ | 39 | — | 24503 | 6,4 | 39 | — | 24503 | 6,4 |
| Австро-венгерскимъ | 4 | — | 1556 | — | 4 | — | 1556 | — |
| Голландскимъ | 2 | — | 57 | — | — | — | — | — |
| Бельгійскимъ | 6 | — | 3474 | — | 6 | — | 3474 | — |
| Греческимъ | 41 | — | 10645 | — | 41 | — | 10645 | — |
| Турецкимъ | 33 | — | 1457 | — | 33 | — | 1457 | — |
| Итальянскимъ | 13 | — | 4983 | — | 13 | — | 4983 | — |
| Прочихъ Государствъ. | 11 | — | 5241 | 1,2 | 11 | — | 5241 | 1,3 |

¹⁾ Смотри приложение таблица № 50.

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ въ Новороссійскѣ за разсматриваемый періодъ увеличилось въ четыре раза по числу и болѣе чѣмъ въ пять разъ по тонажу всѣхъ судовъ. Это объясняется постройкою порта и желѣзной дороги, направившей на Новороссійскъ вывозъ за границу всѣхъ произведеній сѣвернаго Кавказа.

2. Въ заграничномъ плаваніи вслѣдствіе того особенно сильно увеличилось число и тонажъ судовъ. Въ 1883 г. было въ приходѣ 4 суд. тонажемъ 1.313 ласт., а въ 1891 г. 205 суд. тонажемъ 111.484 ласт. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 г. пришло 269 суд. тонажемъ 63.468 ластовъ, а въ 1891 г. 795 суд. тонажемъ 243.601 ластъ. Такимъ образомъ наибольшее увеличеніе произошло въ заграничномъ плаваніи.

3. Въ заграничномъ плаваніи состояло 14,5% числа и 23,5% тонажа всѣхъ судовъ. Пароходы преобладали, занимая 90,6% числа и 98,5% всего тонажа судовъ. На долю парусныхъ осталось 9,4% числа и 1,5% тонажа. Съ товаромъ пришло 14,5% числа и 11,8% тонажа, такъ что на долю балласта причитается 80,5% числа и 88,2% тонажа всѣхъ судовъ. Отошло же съ грузомъ 88,7% числа и 92,3% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что не нашли груза и ушли съ балластомъ только 11,3% числа и 7,7% тонажа.

4. Каботажное плаваніе значительно превосходитъ въ Новороссійскѣ заграничное и выражается 85,5% числа и 76,5% тонажа. Пароходы господствуютъ какъ по числу (83,3%), такъ и по тонажу (97,4%), надъ парусными судами, имѣющими только 16,7% числа и 2,6% тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ пришло 87,3% числа и 90,3% тонажа, такъ что съ балластомъ пришло всего 12,7% числа и 9,7% тонажа всѣхъ судовъ. При отходѣ же 23,1% тонажа не нашли обратнаго груза и ушли съ балластомъ, а 76,9% числа и 84,5% тонажа отошли съ товаромъ.

5. Первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ англійскому флагу, занимающему 62,6% числа и 72,1% тонажа всѣхъ судовъ. Русскій флагъ имѣетъ 12,5% числа и 7,4% тонажа. Остальные государства присылали въ Новороссійскъ свои суда въ самомъ незначительномъ количествѣ.

28. Геленджикъ.

Геленджикская бухта по своей морской виѣшности и живописности можетъ соперничать съ Новороссійскою бухтою и даже

имѣетъ передъ послѣднею то преимущество, что бора здѣсь никогда не достигаетъ такой разрушительной силы, какъ въ Новороссійскѣ. Входъ въ Геленджикскую бухту отчасти прикрытъ подводною грядою, но входъ все-таки такъ широкъ (одна морская миля или $1\frac{3}{4}$ версты), что волненіе проникаетъ въ широкое гирло бухты. Но если бы прикрытъ ее волнорѣзомъ, то Геленджикская бухта представила бы прекрасный закрытый рейдъ и обширную гавань. Теперь здѣсь, на мѣстѣ бывшаго Геленджикскаго укрѣпленія, водворенъ морской поселокъ, который развивается довольно быстро судя по движенію морскихъ судовъ, ибо другаго признака развитія, именно внѣшней торговли, Геленджикскій поселокъ не имѣетъ, а каботажная торговля у насъ въ таможенныхъ отчетахъ не регистрируется. Постройка большого искусственнаго порта въ Геленджикѣ совсѣмъ не нужна вслѣдствіе близости Новороссійска, но Геленджикъ можетъ служить хорошимъ портомъ убѣжищемъ, да пожалуй мѣстомъ для искусственнаго разведенія устрицъ въ обширной болѣе мелкой части бухты не менѣе удобной для культуры устрицъ, какъ и бухта въ С. Бріе (не далеко отъ С. Мало) на сѣверномъ берегу Франціи, гдѣ устроены обширныя устричныя поля.

Движеніе морскихъ судовъ по Геленджикскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--------------------------------------|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 316 | — | 14462 | — | 319 | — | 14495 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ. | 316 | 100 | 14462 | 100 | 319 | 100 | 14495 | 100 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 204 | 64,5 | 6431 | 44,4 | 204 | 64,7 | 6431 | 44,3 |
| паровыхъ | 112 | 35,5 | 8031 | 55,6 | 115 | 35,3 | 8064 | 55,7 |
| съ товаромъ. | 26 | 8,2 | 2225 | 15,3 | 262 | 82,1 | 9435 | 65,9 |
| съ балластомъ. | 290 | 91,8 | 12237 | 84,7 | 57 | 17,9 | 5060 | 34,1 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 51.

Цифры эти показываютъ:

1. Геленджикъ составляетъ мѣстный каботажный портъ, гдѣ условія для развитія мореходства весьма благопріятны, такъ какъ оно значительно развилось въ разсматриваемый періодъ. Въ 1883 г. въ приходѣ и отходѣ было по 6 судовъ тонажемъ 190 ласт., чѣмъ и изчерпывалось все морское движеніе въ этомъ портѣ. Въ 1891 г. въ приходѣ и отходѣ было уже по 97 судовъ тонажемъ 7.984 ласта, увеличеніе въ 16 разъ по числу и въ 40 разъ по тону.

2. Парусныя суда, представляющія мѣстный каботажъ, составляли 64,5% числа и 44,4% тонажа всѣхъ судовъ. Остальные 35,5% числа и 55,6% тонажа падаютъ на долю пароходовъ Русскаго общества, посѣщающихъ Геленджикъ и увеличившихъ своими посѣщеніями ростъ Геленджикскаго каботажа до приведеннаго въ первомъ пунктѣ размѣра.

3. Съ товаромъ пришло только 8,2% числа и 15,3% тонажа всѣхъ судовъ, которыя главнымъ образомъ привезли балластъ, занявшій 91,8% числа и 84,7% тонажа. При отходѣ 82% числа и 66% тонажа занято было товаромъ; не нашли груза и ушли съ балластомъ 18% числа и 34% тонажа всѣхъ судовъ, что указываетъ на весьма незначительное развитіе торговли въ Геленджикѣ.

29. Джубгскъ.

На обезлюдившемъ восточномъ берегу Чернаго моря, гдѣ до выселенія въ 1864 году, обитало до полумилліона душъ разноплеменныхъ горцевъ, мало объявить какой нибудь пунктъ морскимъ портомъ, надо еще заселить его. Но это необходимое условіе для существованія города еще *„имѣется въ виду“* и обсуждается, чтобы *„осуществить оное наилучшимъ образомъ“*, а если припомнимъ, что *это наилучшее рѣшеніе еще никѣмъ не выработано* и не подлежало подробному обсужденію надлежащихъ инстанцій, то очевидно, что о всѣхъ нижеслѣдующихъ портовыхъ городахъ восточнаго берега, за исключеніемъ Сухума, Поті и Батума, можно бы совсѣмъ не говорить, предоставляя скорбные разговоры о семъ патріотическомъ дѣлѣ тѣмъ, кому судьба опредѣлила быть первыми піонерами и переносить всевозможныя лишенія и разочарованія въ ожиданіи лучшаго но пока еще неизвѣстнаго будущаго. Впрочемъ сила вещей сильнѣе людей и потому богатое побережье восточнаго берега, съ его роскошною и разнообразною растительностью, неизбѣжно привлечетъ обита

телей, но очень будетъ жаль, если, въ видахъ сохраненія этого берега для русской колонизаціи, здѣсь водворятся армяне и анатолийскіе греки, національности наименѣе способныя къ ассимиляціи и созданію торговыхъ городовъ, какъ показываетъ примѣръ греческаго города Балаклавы, оставшейся безъ всякаго развитія, при исключительно благопріятныхъ условіяхъ для развитія мореходства.

Джубга, или какъ значится въ таможенныхъ отчетахъ Джубгскъ, что очень трудно выговорить русскому человѣку, не ведетъ никакой внѣшней торговли.

Движеніе морскихъ судовъ въ Джубгскѣ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--------------------------------------|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 651 | — | 200271 | — | 651 | — | 200271 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграницномъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ. | 651 | 100 | 200271 | 100 | 651 | 100 | 200271 | 100 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 1 | 0,1 | 64 | 0,3 | 1 | 0,1 | 64 | 0,3 |
| паровыхъ | 650 | 99,9 | 200207 | 99,7 | 650 | 99,9 | 200207 | 99,7 |
| съ товаромъ | 310 | 47,6 | 96038 | 47,9 | 133 | 20,4 | 41727 | 20,8 |
| съ балластомъ | 341 | 52,4 | 104233 | 52,1 | 518 | 79,6 | 158544 | 79,2 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что въ Джубгскѣ также какъ и въ Геленджикѣ, каботажное плаваніе, по таможеннымъ отчетамъ, находится въ благопріятныхъ условіяхъ, такъ какъ оно постоянно и правильно возрастаетъ. Въ дѣйствительности же ничего такого нѣтъ, ибо нельзя считать мореходство развивающимся тамъ, гдѣ въ теченіе 9 лѣтъ пришло и отошло только одно парусное судно въ 64 ластва, составляющихъ 0,1% числа 0,3% общаго тонажа всѣхъ пришедшихъ и отошедшихъ судовъ. Всѣ остальные суда посѣщавшія Джубгскъ были исключительно пароходы Русскаго общества, за-

¹⁾ См. приложеніе таблица № 52.

нимавшіе 99,9% числа и 99,7% тонажа всѣхъ пришедшихъ и отошедшихъ судовъ. Понятно, что въ настоящемъ случаѣ субсидируемые правительствомъ пароходные рейсы, записанные по таможеннымъ отчетамъ, въ качествѣ каботажныхъ судовъ работающих въ Джубгскѣ, вовсе не представляютъ развитія здѣсь каботажна, а лишь обязательные рейсы Русскаго общества за счетъ казны.

30. Вельяминовскѣ.

Посадъ Вельяминовскѣ, или по мѣстному названію *Tuapse*, есть мѣсто будущаго отпускнаго порта для южной части Кубанской и отчасти для Терской областей; этому пункту предрекалась великая будущность до постройки Тихорѣцкой вѣтви и порта въ Новороссійскѣ. Въ видахъ этого будущаго и построено прекрасное шоссе, съ желѣзными мостами, отъ Туапсе до Майкопа, весьма быстро выросшаго до размѣра значительнаго города, съ населеніемъ въ 24.484 душъ, тогда какъ приморскій портовый городъ Вельяминовскѣ, имѣетъ всего 147 душъ обывателей. Причиною такого малолюдья служить главнымъ образомъ совершенно открытое положеніе морскаго берега при устьѣ р. Туапсе, при которомъ съ удобствомъ возможно только амфибійное мореходство на турецкихъ кочермахъ и фелюгахъ, вытаскиваемыхъ при наступленіи дурной погоды на берегъ. При такихъ условіяхъ и ничтожномъ населеніи города, учрежденіе здѣсь таможни и субсидируемыхъ пароходныхъ рейсовъ не можетъ создать значительной внѣшней торговли, впредь до постройки удобнаго искусственнаго порта. Но впрочемъ надобность въ послѣднемъ для внѣшней торговли очень ослабѣла со времени постройки Новороссійскаго порта и желѣзнодорожной къ нему вѣтви, по которой неизбежно посредствомъ скупщиковъ направляются всѣ хлѣбные грузы къ Новороссійску тѣмъ болѣе, что самый г. Майкопъ лежитъ въ сферѣ вліянія этой вѣтви. Вслѣдствіе этого прекрасному шоссе отъ Майкопа до Туапсе остается только по примѣру шоссе отъ Новороссійска къ Сухуму, служить мѣстомъ для постройки и содержанія почтовыхъ станцій, въ ожиданіи пассажировъ, которые неизбежно будутъ многочисленны, если Кавказская администрація успѣетъ когда нибудь заселить восточный берегъ.

Подобное положеніе вещей весьма мало отвѣчаетъ той задачѣ, которая имѣлась въ виду при занятіи въ 1804 году восточнаго берега „во уваженіе знатныхъ выгодъ для торговли и мореплаванія

россіянь на Черномъ морѣ“, а потому, хотя во имя великихъ государственныхъ задачъ прошлаго, Кавказскому начальству слѣдовало-бы добиться постройки хотя порта—убѣжища въ Вельяминовскѣ, ибо, только съ прекращеніемъ амфибійной морской торговли на турецкихъ кочермахъ, можетъ начаться здѣсь *мореплаваніе россіянь* и получится *raison d'être* существованія приморскаго города съ таможенными учрежденіями.

Впрочемъ они не бездѣйствуютъ и теперь. Вельяминовскъ ведетъ внѣшнюю торговлю, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ цифръ, въ рубляхъ:

| Года | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 6.731 | 1.400 |
| 1884 | 7.005 | — |
| 1885 | 2.150 | 1.535 |
| 1886 | 2.298 | 2.063 |
| 1887 | 23.153 | 573 |
| 1888 | 4.096 | 2.149 |
| 1889 | 8.775 | 971 |
| 1890 | 7.177 | 2.682 |
| 1891 | 409 | 1.495 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что внѣшняя торговля Вельяминовска, для небольшого числа его обывателей, весьма значительна, но ведется она не съ Европою, а, какъ ниже будетъ видно, при обзорѣ движенія судовъ, только съ Турціей, т.-е. ведется исключительно на турецкихъ кочермахъ, которыя не нуждаются въ портахъ-убѣжищахъ, ибо весь берегъ на всю длину можетъ служить для нихъ убѣжищемъ.

2. Отпускная торговля значительно упала въ 1891 году, но это объясняется воспрещеніемъ вывоза въ этомъ году хлѣба, отпуск же за остальные года постояненъ и прогрессируетъ, но слабо. Это доказываетъ, что отпускная торговля съ Турціей здѣсь уже установилась, но на широкое развитіе ея надежды мало, вслѣдствіе отвлеченія хлѣбныхъ грузовъ къ Новороссійску

3. Привозъ иностранныхъ товаровъ, по своему размѣру вовсе не отвѣчаетъ малочисленности и бѣдности мѣстнаго населенія, ибо нисколько не меньше такихъ городовъ южнаго берега Крыма, какъ Ялта и Феодосія. Такой значительный привозъ объясняется устройствомъ вблизи Туапсе резиденцій и при нихъ хозяйствъ такими финансовыми тузами, какъ Сибиряковъ и баронъ Штейнгель.

Движеніе судовъ по Вельяминовскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| З а 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 1565 | — | 516082 | — | 1565 | — | 516082 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 15 | 0,9 | 384 | 0,7 | 15 | 0,9 | 265 | 0,4 |
| каботажномъ. | 1550 | 99,1 | 515698 | 99,3 | 1550 | 99,1 | 515818 | 99,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 15 | 100 | 384 | 100 | 15 | 100 | 265 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ. | 3 | 20 | 45 | 11,2 | 13 | 86,6 | 240 | 90,5 |
| съ балластомъ. | 12 | 80 | 339 | 88,8 | 2 | 13,4 | 25 | 9,5 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 40 | 2,5 | 1009 | 0,1 | 40 | 2,5 | 1148 | 0,2 |
| паровыхъ | 1510 | 97,5 | 514689 | 99,9 | 1510 | 97,5 | 614670 | 99,8 |
| съ товаромъ. | 1125 | 72,2 | 370988 | 71,8 | 904 | 38,3 | 299572 | 56,1 |
| съ балластомъ | 425 | 27,8 | 144710 | 28,2 | 646 | 41,7 | 216246 | 43,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 2 | 13,3 | 149 | 38,8 | — | — | — | — |
| Турецкимъ. | 13 | 86,7 | 235 | 61,2 | 15 | 100 | 265 | 100 |

Цифры эти показываютъ, что въ Вельяминовскѣ, также какъ и во всѣхъ предыдущихъ портахъ, къ югу отъ Новороссійска, по таможеннымъ отчетамъ, развитіе морскаго движенія, а слѣдовательно развитіе русскаго торговаго мореходства, находятся въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ и постоянно правильно и быстро возрастаетъ. Но, на самомъ дѣлѣ, какъ видно изъ приведенной выше таблицы, увеличивается лишь число субсидируемыхъ правительствомъ пароходныхъ рейсовъ Русскаго общества, которые и забираютъ всѣ мѣстные грузы, такъ что въ

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 53.

Вельяминовскѣ мѣстный парусный каботажъ успѣлъ перевезти только 0,1% всѣхъ грузовъ, обратившихся въ этомъ портѣ, въ теченіе 9 лѣтъ. Понятно, что при такомъ изобиліи грузовъ мѣстный каботажъ не только развиваться, но и существовать не можетъ. Это весьма интересный фактъ, характеризующій степень содѣйствія Русскаго общества пароходства и торговли развитію мѣстнаго каботажа на Черномъ морѣ.

31. Навагинскѣ.

Посадъ Навагинскѣ или Соча и Доховскій посадъ съ піонерами здѣсь водворившимися, до присоединенія Черноморскаго округа къ Кубанской области, возбуждалъ всего болѣе разговоровъ и жалобъ о бѣдственномъ ходѣ русской колонизаціи на восточномъ берегу и о печальномъ положеніи всѣхъ земледѣльцевъ, здѣсь водворившихся. Въ Навагинскѣ прежде другихъ поселеній Восточнаго берега, построена была прекрасная каменная православная церковь, что составляет *ria desiderata* для всѣхъ остальныхъ пунктовъ берега и уже сдѣлалось неисполнимымъ для тѣхъ изъ нихъ, гдѣ поселены армяняне, эсты и латыши во имя упроченія русскаго землевладѣнія и мореходства на кавказскомъ берегу. Въ Сочѣ устроена была прежде другихъ мѣстъ обширная ферма г. Мамонтова съ великолѣпнымъ фруктовымъ садомъ, и, такъ какъ Навагинскѣ не построенъ на болотѣ, при устьѣ рѣки, какъ приморскія поселенія восточнаго берега, то климатъ здѣсь довольно здоровый. Но, тѣмъ не менѣе, при всѣхъ благопріятныхъ условіяхъ для колонизаціи, Навагинскѣ едва ли можетъ рассчитывать на будущность большаго отпускнаго порта и даже большаго населеннаго пункта, такъ какъ горная пересѣченная мѣстность, его окружающая, сокращаетъ его районъ, а устройство сообщенія этого приморскаго пункта съ кубанскою областію черезъ главный кавказскій хребетъ, при существованіи шоссе изъ Майкопа въ Туапсе, не вызывается общими государственными соображеніями и важною значенія Навагинска. Мореходство здѣсь также какъ и въ Вельяминовскѣ можетъ получить *raison d'être* для своего существованія только по постройкѣ хотя порта-убѣжища, безъ котораго могутъ обойтись только турецкія кочермы, отдыхающія во время бурной погоды на берегу.

Внѣшней торговли, даже и съ Турціей, Навагинскѣ совсѣмъ не производитъ, не смотря на давность поселенія многихъ состоя-

тельныхъ лицъ, а о каботажной торговлѣ этого приморскаго порта, свѣдѣній не имѣется.

Движеніе морскихъ судовъ по Навагинскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 1333 | — | 446177 | — | 1333 | — | 446177 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 1 | 0,7 | 50 | 0,1 | 1 | 0,7 | 50 | 0,1 |
| каботажномъ. | 1332 | 99,3 | 446127 | 99,9 | 1332 | 99,3 | 446127 | 99,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1 | 100 | 50 | 100 | 1 | 100 | 50 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ. | — | — | — | — | 1 | 100 | 50 | 100 |
| съ балластомъ | 1 | 100 | 50 | 100 | — | — | — | — |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 25 | 1,8 | 613 | 0,1 | 25 | 1,8 | 613 | 0,1 |
| паровыхъ | 1307 | 98,2 | 445515 | 99,9 | 1307 | 98,2 | 445514 | 99,9 |
| съ товаромъ. | 1101 | 82,6 | 365262 | 81,8 | 862 | 64,7 | 283105 | 63,4 |
| съ балластомъ | 231 | 17,4 | 80866 | 18,2 | 470 | 35,3 | 163022 | 36,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Турецкимъ. | 1 | — | 50 | — | 1 | — | 50 | — |

Подробное разсмотрѣніе этихъ данныхъ показываетъ, что здѣсь субсидируемые пароходные рейсы захватываютъ всѣ морскія перевозки и на долю каботажа не остается грузовъ, которые могли бы вызывать нужду въ его развитіи. почему мѣстный парусный каботажъ умираетъ естественною смертію, именно въ то самое время, когда, по таможеннымъ отчетамъ, дѣлается очевиднымъ, что русское каботажное мореходство находится въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ и за 9 лѣтъ увеличилось болѣе чѣмъ въ два раза.

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 54.

Навагинскъ открытъ и для заграничныхъ судовъ, но приходитъ имъ сюда не зачѣмъ, ибо въ теченіе 9 лѣтъ пришла сюда съ балластомъ 1 турецкая кочерма тонажемъ 50 ластовъ и ушла въ Турцію съ грузомъ кукурузы. Этимъ выразилось за 9 лѣтъ вся дѣятельность Навагинска какъ отпусчнаго порта.

32. Адлеръ.

Посадъ Адлеръ лежитъ на устьѣ р. Мзымты на обширной низменности, заросшей какъ и вся долина Мзымты вѣковыми лѣсами, а потому съ самаго начала водворенія русскаго элемента на восточномъ берегу, совпавшаго съ эпохою привлеченія иностранныхъ капиталовъ для развитія производительныхъ силъ нашего отечества, эпохой самыхъ смѣлыхъ спекуляцій, многихъ раззорившихъ и причинившихъ не вознаградимый вредъ государственному хозяйству Россіи, въ Адлерѣ было нѣсколько попытокъ организовать въ обширныхъ размѣрахъ эксплуатацію лѣсовъ и сбытъ кавказскаго лѣса за границу и въ русскіе порты. Но всѣ эти попытки окончились неудачею, равно какъ и большинство подобныхъ попытокъ по эксплуатаціи лѣса къ югу отъ Адлера до самаго Поти. Причина этому вездѣ одна и та же: во первыхъ трудность вывозки безъ дорогъ къ берегу моря срубленныхъ въ лѣсу деревьевъ; во вторыхъ невозможность погрузить заготовленный матеріалъ на суда, которыя для этого должны стоять на якорѣ на совершенно открытомъ и опасномъ рейдѣ, при полной невозможности укрыться, въ случаѣ бѣды, гдѣ нибудь по близости. Привозить какіе нибудь товары въ совершенно незаселенныя, поросшія вѣковыми лѣсами равнины, не зачѣмъ и не для кого; а потому нанимаемая для перевозки лѣса суда должны приходиться съ балластомъ и не могутъ подходить къ берегу, а должны грузиться посредствомъ баржъ и парусныхъ малыхъ судовъ. Но вслѣдствіе совершенно открытаго берега, еще далеко до наступленія бурной погоды и даже при мертвой зыби въ морѣ, сообщеніе судовъ съ берегомъ прекращается, такъ какъ волны, разбиваясь на берегу, образуютъ прибой (буруны), недопускающій доступа мелкихъ судовъ къ берегу и стало быть останавливающій погрузку стоящаго на рейдѣ судна. Сколько времени продлится прибой, до наступленія бури и послѣ бури, опредѣлить нельзя, а между тѣмъ каждое судно нанимается съ неперемѣннымъ условіемъ сдать ему грузъ въ извѣстное число дней, съ платежемъ сверхъ того

за каждый лишній день, такъ называемыхъ сталійныхъ денегъ. Размѣръ этой невольной пени, не подлежащей опредѣленію при наймѣ судна, почти всегда достигаетъ на восточномъ берегу такой крупной суммы, что уплата сталійныхъ денегъ поглощаетъ съ лихвою всё тѣ выгоды, какія можно извлечь изъ эксплуатаціи и продажи лѣса. Поэтому много истреблено уже лѣсовъ на восточномъ берегу Чернаго моря, но очень мало его вывезено, а больше сгнило на мѣстѣ, истребляя бесплодно главное богатство побережья. Мелкій лѣсной товаръ какъ шпалы, клепки, дрова и проч. еще можно отправлять при такихъ условіяхъ погрузки, ибо это могутъ забирать каботажныя суда, доставляющія провіантъ и другіе грузы изъ сѣверныхъ портовъ на Кавказъ и возвращающіяся домой, а потому и не теряющія слишкомъ много отъ проста нѣсколькихъ лишнихъ дней. Но крупный, цѣнный лѣсъ, какимъ богатъ кавказскій берегъ, до тѣхъ поръ не можетъ быть предметомъ правильной торговли, пока не будетъ устроено портовъ-убѣжищъ въ пунктахъ подобныхъ Адлеру; а когда это случится, то по всей вѣроятности лѣса будутъ окончательно истреблены и министерству государственныхъ имуществъ придется позаботиться о разведеніи здѣсь лѣсовъ, въ виду того, что построенные министерствомъ путей сообщенія порты для погрузки лѣснаго товара остаются бездѣйствующими.

Здѣсь слѣдуетъ сдѣлать небольшое, но очень важное объясненіе: я постоянно говорю объ устройствѣ портовъ-убѣжищъ на восточномъ берегу и ни слова еще не сказалъ о постройкѣ пристаней. Это происходитъ потому, что на совершенно открытыхъ на 180° рейдахъ восточнаго берега постройка пристани, не прикрытой отъ морскаго волненія, была бы ловушкою, искусственнымъ рифомъ, поставленнымъ для аварій и крушенія судовъ. Конечно въ тихую погоду пристань была бы очень полезна для ускоренія нагрузки и выгрузки судовъ, но такъ какъ на Черномъ морѣ, для перехода отъ совершеннаго штиля къ сильной бурѣ, бываетъ достаточно получаса, то, очевидно, что занятое погрузкой судно не всегда успѣваетъ прекратить погрузку и отойти отъ пристани и въ такомъ случаѣ неизбѣжно потерпитъ аварію. Практическимъ и фактическимъ тому подтвержденіемъ служить исторія постройки великолѣпной желѣзной пристани, стоявшей болѣе 200 т. рублей, которая была сооружена изъ желѣзныхъ свай англійскими инженерами Белли и Габбомъ, на потійскомъ рейдѣ, вблизи сѣвернаго рукава р. Ріона. Во все время ея существованія (цѣлое лѣто) только одинъ пароходъ русскаго общества,

не припомню его названія, рискнулъ во время штиля подойти къ этой пристани и высадить здѣсь войска, но это такой грузъ, который самъ выгрузился и ушелъ не задерживая долго парохода у пристани. Груза же неодушевленного и даже одушевленного, но неразумнаго, ни одного пуда не было выгружено на пристань во все время существованія. Къ осени при первыхъ буряхъ пристань эта была разрушена и перестала быть искушеніемъ для судовъ и нареканіемъ для ея строителей.

Внѣшней торговли Адлеръ не ведетъ, каботажная тоже неизвѣстна, а потому перейдемъ къ изслѣдованію движенія судовъ, которое выражается слѣдующими цифрами ¹⁾).

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | 0/ 0 | Ластовъ | 0/ 0 | Отшло судовъ | 0/ 0 | Ластовъ | 0/ 0 |
|--------------------------------------|------------------|---------|---------|---------|-----------------|---------|---------|---------|
| Всего | 1010 | — | 320331 | — | 1010 | — | 320331 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ | 1010 | 100 | 320331 | 100 | 1010 | 100 | 320331 | 100 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 40 | 3,9 | 1444 | 0,4 | 40 | 3,9 | 1445 | 0,4 |
| паровыхъ | 970 | 96,1 | 318887 | 99,6 | 970 | 96,1 | 318886 | 99,6 |
| съ товаромъ | 718 | 71,8 | 229848 | 71,1 | 534 | 52,8 | 163428 | 51,1 |
| съ балластомъ | 292 | 28,2 | 90483 | 28,9 | 476 | 47,2 | 156903 | 48,9 |

Прихода и отхода иностранныхъ судовъ не было.

Изъ таблицы этой видно, что движеніе морскихъ судовъ и условія, при которыхъ оно совершается, въ Адлерѣ совершенно тождественны съ предыдущими портами, и если цифры здѣсь нѣсколько иныя, то процентное отношеніе остается тоже. Внѣшней торговли Адлеръ никакой не ведетъ и заграничнаго плаванія здѣсь нѣтъ. Парусный, т. е. собственно мѣстный каботажъ, ничтоженъ по числу (3,9%) и еще болѣе ничтоженъ по тону ихъ (0,4%). Все морское торговое движеніе принадлежитъ субсидируемымъ пароходамъ Русскаго Общества. Пароходы эти среднимъ числомъ, въ теченіе 9 лѣтъ, приходили и уходили ежегодно по 112 разъ и привезли грузовъ въ пустынный Адлеръ (по

1) Смотри приложенія таблица № 55.

таможеннымъ отчетамъ) 318.887 ластовъ, или ежегодно по 35.422 ластва, а увезли 318.886 ластовъ въ теченіе 9 лѣтъ, или ежегодно по 35.431 ластва. Но это вовсе не значитъ, чтобы пароходы эти дѣйствительно привозили такое количество товарныхъ грузовъ или балласта: это число выражаетъ только тонажъ, посѣщавшихъ Адлеръ пароходовъ. Привозили же они нѣсколько человѣкъ пассажировъ, и если увозили какой нибудь грузъ, то въ таможенныхъ отчетахъ отмѣчалось, что они уходили съ товаромъ, а если даже такого груза не находилось, таможня отмѣчала, что пароходъ отходитъ безъ товара. Вслѣдствіе этого весьма значительный паровой каботажъ въ Адлеръ, какъ и въ другихъ подобныхъ ему новыхъ поселеніяхъ восточнаго берега, вовсе не выражаетъ того, что слѣдовало бы заключить по цифрамъ торговаго движенія. Цифры выражаютъ только операціи Русскаго общества пароходства и торговли, а отнюдь не положеніе нашего мѣстнаго каботажа.

33. Сухумъ-Кале.

Сухумъ принадлежитъ къ числу древнѣйшихъ городовъ Кавказа и становится извѣстнымъ подъ именемъ Діоскуріи, основаніе которой теряется въ глубокой древности, такъ что возрастъ Сухума считается не вѣками, а тысячелѣтіями. Діоскурія стала извѣстна какъ знаменитый торговый городъ, когда, во время существованія на восточномъ берегу древнихъ греческихъ колоній, она была уже средоточіемъ греко-индійской торговли, производившейся черезъ кавказскій перешеекъ. Во времена Римской Имперіи Діоскурія была столицею Колхиды и Митридатъ Великій провелъ въ Діоскуріи зиму 67-го года до Р. Х. съ 80.000 арміею. Каждому понятно, какую обширность и богатство долженъ былъ имѣть этотъ городъ, чтобы прокормить цѣлую зиму такую массу случайныхъ гостей. За это гостепріимство Діоскурія однако дорого поплатилась, такъ какъ римляне, разбившіе армію Митридата, разрушили до основанія этотъ знаменитый торговый городъ, гдѣ на базарахъ было до 70-ти переводчиковъ, т. е. собирались представители торговли столькихъ же народовъ, говорившихъ на разныхъ языкахъ. Но затѣмъ во II-мъ вѣкѣ по Р. Х. римляне, на развалинахъ Діоскуріи построили новый городъ, потому дали названіе Sebastopolis, но онъ никогда не достигалъ прежняго величія и международнаго значенія Діоскуріи. Отъ римлянъ Себастопольскъ перешелъ къ Византіи, которая оставила на восточномъ берегу

такіе величественные памятники своего владычества, какъ храмы въ Пицундѣ, Драндахъ, Моквѣ, Иллори и проч., доказывающіе, что Абхазія была когда-то густонаселенною и христіанскою стра-ною. Окончательно Севастополісъ вмѣстѣ съ другими генуэзскими колоніями, послѣ взятія Каффы въ 1475 году былъ совершенно уничтоженъ турками, такъ что и мѣсто прежней Діоскуріи и Се-вастополіса до сихъ поръ еще точно не опредѣлено археологами. Турки построили здѣсь крѣпость (кале) и назвали ее Сухумомъ, но это не прибавило нисколько значенія центру нынѣшней Аб-хазіи, и она остается дикою страною, не смотря на изобиліе сво-ихъ естественныхъ богатствъ, плодородіе почвы и разнообразіе могучей южной растительности. Почему же этотъ столь важный въ древнемъ мірѣ торговый пунктъ, не привлекъ къ себѣ до сихъ поръ новое населеніе; не возникъ изъ пепла, подобно Фениксу, какъ это бывало не разъ съ нимъ самимъ и съ другими торго-выми пунктами? Причины тому, что Діоскурія была великимъ международнымъ торжищемъ, когда отсюда шелъ торговый путь, черезъ главный кавказскій хребетъ, въ Хозарское царство (При-каспійскій край), торговавшее съ Индіей, при посредствѣ Каспій-скаго моря и исчезнувшихъ государствъ Средней Азіи, на мѣстѣ конхъ раскинулись нынѣ наши русскія владѣнія. Этотъ торговый путь описанъ Страбономъ и слѣды его сохранились до нашего вре-мени въ цѣломъ рядѣ развалинъ церквей, находящихся въ доли-нахъ рѣкъ: Теберды, Аксаута и Зеленчука. Всѣ эти историче-скія воспоминанія приведены для того, чтобы каждому стало ясно, отчего нынѣшній Сухумъ совсѣмъ не похожъ на древнюю Діо-скурію и даже на римскій Севастополісъ. Нынѣшній Сухумъ въ-сторонѣ не только отъ великаго торговаго пути, но совершенно изолированъ бездорожьемъ отъ всей окружающей страны, а при такихъ условіяхъ немыслимо развитіе большого города, ибо тор-говля, самое могущественное для этого средство, не можетъ су-ществовать безъ путей сообщенія. Съ другой стороны также оче-видно, что соединеніе Сухума съ Закавказьемъ, хотя бы и же-лѣзною дорогою, черезъ Ново Сенаки на Тифлисъ, не можетъ создать изъ Сухума торговаго центра, ибо сообщеніе его съ За-кавказьемъ, послѣ истребленія генуэзскихъ колоній оставалось безъ перемѣны и Абхазія, съ тѣхъ поръ и до нашего времени, при-нимала дѣятельное участіе въ политической жизни Закавказья, но-такое постоянное общеніе съ Закавказьемъ не возстановило зна-ченія, а только повело къ окончательному одичанію Абхазіи и, до сихъ поръ, послѣ выселенія горцевъ и окончательнаго умиро-

творенія Абхазіи, Сухумъ могъ пріобрѣсть только значеніе санитарной станціи для страдающихъ грудными болѣзнями. Морскія преимущества Сухумской бухты, обладающей удобнымъ и довольно безопаснымъ рейдомъ, не могутъ создать изъ него большого приморскаго центра за невозможностью вести торговлю въ странѣ одичалой и почти лишенной населенія, производительность коей еще многіе десятки лѣтъ не можетъ доставить для сбыта столько грузовъ, сколько нужно для существованія большого порта. Но постепенный возвратъ Сухума къ значенію Севастополиса и Дюскюріи не подлежитъ сомнѣнію, если Сухумскій портъ сдѣлается оконечностію желѣзной дороги, проложенной по направленію описанному Страбономъ, т. е. по долинѣ Кодора черезъ главный хребетъ съ продолженіемъ ея на Баталпашинскъ и Невинномыскую для соединенія съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ сѣвернаго Кавказа. Конечно нѣтъ возможности мечтать о направленіи на Сухумъ древней торговли съ Персіей и Индіей, ибо политическія и торговоэкономическія условія этой торговли совершенно измѣнились въ наше время и она имѣетъ нѣсколько болѣе удобныхъ путей и въ томъ числѣ одинъ путь черезъ Закавказье. Между Баку, Поти и Батумомъ проходитъ почти прямая желѣзнодорожная линія Закавказской дороги, длиною 802 версты до Поти и 836 до Батума, которая ближайшимъ путемъ соединяетъ Каспійское море съ Чернымъ. Благодаря зигзагамъ, проведеннымъ для соединенія Новороссійска съ Петровскомъ (около 854 верстъ), Сухумъ можетъ успѣшно конкурировать съ Новороссійскомъ, ибо съ проложеніемъ желѣзной дороги отъ Невинномыской по долинѣ Кодора будетъ отстоять отъ Каспійскаго моря около $848\frac{1}{2}$ верстъ т. е. будетъ на такомъ же разстояніи какъ и Новороссійскъ, имѣя то преимущество, что суда, пользующіяся грузами сѣвернаго Кавказа, будутъ стоять на рейдѣ, избавленномъ отъ гибельной боры и довольно безопасномъ при всѣхъ вѣтрахъ. Съ устройствомъ гавани, къ чему имѣются благопріятныя морскія и мѣстныя условія, устранится въ Сухумѣ главное его неудобство: погрузка судовъ не съ пристаней, а посредствомъ разгрузныхъ мелкихъ судовъ (кочермъ и фелюгъ) и Сухумъ получитъ всѣ данныя для того, чтобы быть важнымъ приморскимъ городомъ, ибо желѣзная дорога не только подвезетъ транзитные грузы для дальнѣйшей отправки моремъ, но и предоставитъ возможность приливать къ Сухуму предприимчивому и способному къ работѣ русскому населенію, которое такъ сильно прибыва-

еть на сѣверный Кавказъ, что не легко находить тамъ мѣсто для поселенія.

Такимъ образомъ только соединеніе Сухума съ Сѣвернымъ Кавказомъ можетъ придать ему то значеніе, какое, помимо всѣхъ мечтаній о возвратѣ къ прошлому, онъ долженъ имѣть какъ центральный пунктъ восточнаго берега, занятаго исключительно *„въ видахъ знатныхъ выгодъ для торговли и мореплаванія россиянъ на Черномъ морѣ“*. Эта великая государственная задача неуклонно преслѣдуется правительствомъ съ 1803 года и стоила громадныхъ жертвъ Россіи деньгами и кровью. Припомнимъ только, что стоило приобрѣтеніе этой территоріи отъ горцевъ съ 1803 по 1864 годъ; что стоило также въ царствованіе Николая I устройство береговой черноморской линіи, оставленной передъ появленіемъ на Черномъ морѣ союзнаго флота въ Крымскую войну, оставленной собственно потому, что всѣ укрѣпленія этой линіи не имѣли никакого сообщенія со внутренностью страны; припомнимъ, что стоило содержаніе вдоль восточнаго берега срочныхъ пароходныхъ рейсовъ Русскаго Общества съ 1856 года по настоящее время; что стоили заботы о колонизаціи восточнаго берега съ 1864 года и двукратное истребленіе Сухума въ Крымскую и Турецкую войну. Все это могло бы быть предотвращено, если бы Сухумъ не былъ совершенно изолированъ и не оставался всякій разъ при появленіи непріятельскихъ судовъ на Сухумскомъ рейдѣ. Только установивъ прочное сообщеніе съ сѣвернымъ Кавказомъ, при посредствѣ желѣзной дороги, мы будемъ твердо стоять въ Сухумѣ и непріятельскій флотъ едва-ли рѣшится раззорять прибрежныя поселенія, особенно когда нашъ Черноморскій флотъ окончательно разовьется и будетъ имѣть достаточно крейсеровъ на Черномъ морѣ.

Впрочемъ и въ настоящее время Сухумъ быстро развивается, привлекая новыхъ обывателей своимъ климатомъ и богатствомъ растительности, а потому и отпускная его торговля правильно прогрессируетъ, какъ можно судить изъ слѣдующихъ цифръ въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 85.648 | 5.539 |
| 1884 | 107.818 | 2.631 |
| 1885 | 177.174 | 1.695 |
| 1886 | 179.107 | 5.548 |
| 1887 | 427.788 | 2.526 |
| 1888 | 385.012 | 868 |
| 1889 | 456.400 | 3.648 |
| 1890 | 321.699 | 3.758 |
| 1891 | 230.675 | 2.237 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что отпускная торговля Сухума значительно и быстро увеличивается, но очевидно она не можетъ сравниться ни съ Новороссійскомъ, ни съ Поти, а тѣмъ болѣе съ Батумомъ, ибо районъ Сухума крайне ограниченъ и черезъ Сухумъ сбываются только мѣстные произведенія Абхазіи, которыя при томъ имѣютъ ближайшіе мѣстные порты, какъ: Гудаутъ, Очемчиръ и устья всѣхъ рѣкъ, гдѣ есть поселенія и куда безъ затрудненія приходятъ турецкія кочеры забирать у жителей кукурузу, а другія земледѣльческія произведенія для доставки прямо въ Турцію или въ Поти и Батумъ.

2. Ослабленіе привоза за послѣдніе годы не имѣетъ особаго значенія, ибо есть явленіе общее для всѣхъ нашихъ портовыхъ городовъ и даже для сухопутной границы, свидѣтельствующее объ усиливающемся въ Россіи потребленіи отечественныхъ заводско-мануфактурныхъ издѣлій.

Движеніе морскихъ судовъ по Сухумскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ° / ° | Ластовъ | ° / ° | Отшло судовъ | ° / ° | Ластовъ | ° / ° |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего | 3632 | — | 890405 | — | 3629 | — | 890286 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 718 | 19,7 | 33561 | 3,7 | 711 | 19,5 | 33642 | 3,7 |
| каботажномъ. | 2914 | 80,3 | 856844 | 96,3 | 2918 | 80,5 | 856644 | 96,3 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 678 | 94,4 | 11572 | 34,4 | 671 | 94,3 | 11682 | 34,7 |
| паровыхъ | 40 | 5,6 | 21989 | 65,6 | 40 | 5,7 | 21960 | 65,3 |
| съ товаромъ | 55 | 7,6 | 1589 | 4,7 | 600 | 84,3 | 31918 | 94,8 |
| съ балластомъ | 663 | 92,4 | 31972 | 95,3 | 111 | 15,7 | 1724 | 5,2 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 347 | 11,9 | 13526 | 1,5 | 359 | 12,3 | 13413 | 1,5 |
| паровыхъ | 2567 | 88,1 | 843318 | 98,5 | 2559 | 87,7 | 843231 | 98,5 |
| съ товаромъ. | 2426 | 83,2 | 762258 | 88,9 | 2222 | 76,1 | 662481 | 77,3 |
| съ балластомъ | 488 | 16,8 | 94586 | 11,1 | 696 | 23,9 | 194163 | 22,7 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 56.

| За 9 лѣтъ | | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|--|-----|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | | |
| Русскимъ | 42 | 5,8 | 751 | 2,4 | 36 | 5,6 | 712 | 2,1 | |
| Датскимъ | 1 | 0,1 | 591 | 1,9 | 1 | — | 591 | 9,4 | |
| Веллкобританскимъ. | 17 | 2,3 | 8200 | 24,6 | 17 | — | 8200 | 9,4 | |
| Французскимъ | 22 | 3,5 | 13198 | 37,3 | 22 | — | 13169 | 39,1 | |
| Греческимъ | 2 | 0,6 | 452 | 1,3 | 3 | 4,7 | 635 | 18,8 | |
| Турецкимъ. | 630 | 87,7 | 9588 | 30,1 | 628 | 88,3 | 9554 | 28,3 | |
| Итальянскимъ | 4 | — | 781 | 2,4 | 4 | — | 781 | — | |

Цифры эти показываютъ:

1. Торговое движеніе въ Сухумъ развивается по числу судовъ и тонажу какъ въ заграничномъ, такъ и въ каботажномъ плаваніи.

2. Заграничное плаваніе по числу судовъ составляетъ около 20%, числа и только 3,7% тонажа. Это объясняется тѣмъ, что Сухумъ посѣщается, главнымъ образомъ, мелкими турецкими кочермами, на долю коихъ достается 94,4% всѣхъ приходящихъ изъ за-границы судовъ и только 34,4% тонажа. Поэтому небольшое число французскихъ и англійскихъ пароходовъ, на долю которыхъ падаетъ 5,6% числа, имѣютъ 65,6% общаго тонажа всѣхъ пришедшихъ изъ за границы судовъ.

3. Суда приходятъ изъ за границы преимущественно съ балластомъ (92,4% числа и 95,3% тонажа) и грузятся произведеніями Абхазіи (кукуруза, лѣсъ разныхъ родовъ и проч.) въ размѣрѣ 84,3% числа и 94,8% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что безъ обратнаго груза отходятъ изъ Сухума 15,7% числа и 5,2% тонажа всѣхъ судовъ, что представляетъ весьма благопріятныя отношенія груза къ балласту.

4. Въ каботажномъ плаваніи субсидируемое пароходство господствуетъ, составляя 88,1% числа и 98,5% общаго тонажа судовъ. Другими словами субсидируемые пароходы забираютъ всѣ грузы, оставляя на долю мѣстнаго паруснаго каботажа только 1,5% общаго тонажа приходящихъ и отходящихъ судовъ. Отсюда слѣдуетъ выводъ, что для развитія мореходства въ Сухумъ нужно изыскать другія средства помимо субсидируемыхъ пароходныхъ рейсовъ.

5. Какъ выше сказано по числу судовъ первое мѣсто въ заграничномъ плаваніи принадлежитъ турецкому флагу, а по тонажу французскому (37,3%) русскій флагъ занимаетъ второе мѣсто

по числу (5,8%) и только пятое мѣсто по тонажу (2,4%). Конечно и это хорошо въ виду ничтожности мѣстнаго мореходства въ Сухумѣ.

34. Псыртсхъ.

Въ 20 верстахъ къ Сѣверу отъ Сухума на берегу р. Псыртсхи (древняя Апсара) лежатъ развалины древней Анакопѣи или Никопѣи, въ окрестностяхъ коей, по древнему преданію и свидѣтельству греческихъ писателей, находится могила Святаго Апостола Симона Кананита, вмѣстѣ съ Апостоломъ Андреемъ проповѣдывавшаго Св. Евангеліе въ Абхазіи. Святой Апостолъ Симонъ остался въ Абхазіи и до конца своей жизни распространялъ и укрѣплялъ христіанство среди Абхазцевъ.

Въ 12 верстахъ отъ Сухума на одномъ изъ притоковъ рѣчки Гумистры Гума или Кума, по Абхазскому произношенію, находятся еще развалины древняго храма Св. Василиска, гдѣ былъ погребенъ Св. Іоаннъ Златоустъ, скончавшійся во время пути къ мѣсту, предназначенному для его ссылки, Питіусу нынѣшней Пицундѣ, лежащей верстѣ на 50 далѣе къ сѣверу отъ Гума. Естественно, что при началѣ дѣятельности общества возстановленія христіанства на Кавказѣ, Абхазія, покрытая безчисленными развалинами древнихъ христіанскихъ храмовъ и даже вполне сохранившихся величественныхъ памятниковъ древняго зодчества, какъ храмы въ Пицундѣ, Драндахъ и пр., должна была обратить на себя особое вниманіе. При заботахъ о возстановленіи древняго господства православной нашей вѣры священныя воспоминанія, связанныя съ именами Св. Апостоловъ Андрея и Симона, невольно вызвали стремленіе возстановить тотъ древній храмъ, гдѣ, по преданію, почиваетъ первоначальный просвѣтитель Абхазіи Апостолъ Симонъ Кананитъ. Дѣло это было предоставлено братіи Русскаго Аѳонскаго Пантелеймонова монастыря, по инициативѣ настоятеля онаго архимандрита о Макарія и въ 1875 году, прибывшій на Псыртсхъ Іеромонахъ Іеронъ приступилъ къ постройкѣ здѣсь Ново-Аѳонскаго монастыря. Дѣло это съ Божіею помощію пошло такъ быстро, что къ октябрю 1876 года церковь и необходимыя при ней монастырскія зданія были уже окончены, равно какъ и школа на 20 воспитанниковъ изъ сиротъ дѣтей окрестныхъ абхазцевъ¹⁾.

¹⁾ Абхазія и Ново-Аѳонской, Симонокананитскій монастырь. Москва 1885 г. стр. 3.

Ново-Аѳонскій монастырь руководствуется тѣми же началами, какъ и знаменитый Соловецкій монастырь на Бѣломъ морѣ. Братія его свободное отъ церковной службы время употребляетъ на устройство монастыря и составляетъ образцовое хозяйство, которое служить примѣромъ и опорой для окрестныхъ жителей. Если на сѣверѣ рыболовство и мореходство составляютъ обыкновенныя занятія Соловецкой братіи, то здѣсь среди роскошной южной растительности она занимается садоводствомъ, водворяя въ одичавшемъ краѣ культуру новыхъ полезныхъ растений и отраслей хозяйства. Замѣчательно въ этомъ отношеніи быстрое разведеніе братіей Аѳонскаго монастыря обширныхъ плантацій масличныхъ деревьевъ, уже приносящихъ ежегодно плоды сотнями пудовъ, успѣшное рыбоводство, пчеловодство и пр. Но важнѣе всего, что все это заводилось большею частью трудами окрестнаго Абхазскаго населенія, которое, благодаря христіанскому отношенію къ нему и постоянной помощи монастыря, относится съ своей стороны съ особеннымъ уваженіемъ и сочувствіемъ къ дѣятельности монастырской братіи и охотно работаетъ по его указаніямъ, видя въ этомъ непосредственную пользу для себя и дѣтей своихъ. Такимъ образомъ, и здѣсь какъ на сѣверѣ Россіи, Новоаѳонскій монастырь не только ведетъ успѣшно свою христіанскую проповѣдь, но и содѣйствуетъ, болѣе всѣхъ принятыхъ до сихъ поръ административныхъ мѣръ, къ прочному сближенію туземцевъ съ русскимъ населеніемъ, которое тысячами ежегодно посѣщаетъ святыни Новоаѳонскаго монастыря и знакомится съ одною изъ прекраснѣйшихъ областей Россіи.

Полезная, всѣми одинаково признаваемая дѣятельность братіи Новоаѳонскаго монастыря, была причиною того, что ей поручено возстановленіе великолѣпнаго Пицунскаго храма, а въ м. Драндахъ въ 18 верстахъ къ югу отъ Сухума, гдѣ имѣется тоже великолѣпный древній храмъ, нѣсколько поврежденный, также учрежденъ монастырь, братіи котораго предоставлено возстановленіе этого храма. Такимъ образомъ въ Абхазіи имѣются крѣпкіе опорные пункты для водворенія и укрѣпленія среди будущихъ русскихъ колонистовъ православной вѣры, которая одна могла удержаться на сѣверѣ въ теченіе тысячелѣтія русской власти, не смотря на полную изолированность этой окраины отъ остальной Россіи, не смотря на слабую дѣятельность администраціи и постоянное наступленіе враговъ Россіи!

По отношенію къ изслѣдуемому вопросу Новоаѳонскій монастырь имѣетъ то полезное значеніе, что усиливаетъ движеніе су-

довъ русскаго каботажна на восточномъ берегу, какъ въ силу своей собственной производительности и дѣятельности, такъ и вслѣдствіе постоянного притока богомольцевъ, которые по трудности сухопутнаго сообщенія предпочитаютъ перѣздъ моремъ, перѣздъ очень удобный въ лѣтнее время, когда Черное море очень покойно. Благодаря этому, устье ничтожной рѣчки Псыртсхи сдѣлалось пунктомъ, попавшимъ въ рейсы русскаго пароходства, а самый Псыртскій постъ попалъ въ таблицу мореходныхъ пунктовъ, печатаемую въ таможенныхъ отчетахъ о каботажномъ мореходствѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что вскорѣ и Пицунда поступитъ въ эту таблицу, а можетъ быть и Дранды послѣдуетъ за ними, хотя это труднѣе, такъ какъ Драндскій монастырь имѣетъ удобное сухопутное сообщеніе съ Сухумомъ и потому въ особой морской пристани мало нуждается.

За три года (1889, 1890 и 1891) приходъ и отходъ судовъ въ Псыртскій постъ выражается итогомъ 862 судовъ, или въ среднемъ ежегодно по 287 судовъ тонажемъ 306.193 ластва или ежегодно въ среднемъ 102.064 ластва, т.-е. по числу судовъ и ихъ тонуажу за 3 года сравнялся съ Темрюкомъ и Таманью и много превосходитъ Геленджикъ, Джубгскъ, Вельяминовскъ, Навагинскъ и Адлеръ, усиленно развиваемые въ морскомъ отношеніи работами Кавказской администраціи. Конечно и здѣсь, какъ въ каботажномъ плаваніи по всему восточному берегу Чернаго моря, господствуютъ паровыя суда, т.-е. субсидируемые рейсы Русскаго Общества пароходства и торговли, на долю коихъ причитается 834 судна съ тонажемъ 305 343 ластва, тогда какъ для паруснаго каботажна, особенно для насъ интереснаго, какъ выражающаго состояніе мѣстнаго мореходства остается только 28 судовъ тонажемъ 850 ластвова. Какъ ни печально такое положеніе мѣстнаго мореходства, но надо съ нимъ примириться, какъ съ неизбѣжнымъ результатомъ выселенія абхазцевъ въ Турцію въ 1864 году и усиленныхъ тридцатилѣтнихъ заботъ Кавказской администраціи о водвореніи русской колонизаціи. Будемъ однако надѣяться, что наконецъ разрѣшится, трудно выясняемый туземною администраціею, вопросъ о томъ, годенъ ли русскій земледѣлецъ для ухода за виноградомъ и для той интензивной культуры, которая требуется для извлеченія всей пользы изъ плодородной почвы и роскошной южной растительности Абхазіи, съ которыми совсѣмъ не умѣютъ справляться аборигены. Съ выясненіемъ этого вопроса, можно думать, мы дождемся и до русской колонизаціи, которая сдѣлаетъ плодотворными достигнутые успѣхи по

водворенію православія, успѣхи вовсе нежелательныя для эстовъ, латышей и армянъ, поселенныхъ на восточномъ берегу

35. Очемчиры.

Очемчиры ничтожный приморскій посёлокъ съ открытымъ совершенно рейдомъ ведетъ тѣмъ не менѣе болѣе значительную и правильную торговлю съ Европой, чѣмъ многіе изъ приморскихъ городовъ не только восточнаго, но и сѣвернаго берега Чернаго моря. Происходитъ это во первыхъ потому, что турецкія кочеры сюда-приходящія, тотчасъ вытаскиваются на берегъ и стало быть въ портѣ не нуждаются; а во вторыхъ потому, что Очемчиры составляютъ центръ очень плодороднаго, болѣе другихъ заселеннаго раіона Абхазіи и служатъ для сбыта не только хлѣба, но и цѣннаго лѣснаго матеріала, какъ: пальма, орѣхъ и пр. Внѣшняя его торговля выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 112.234 | 476 |
| 1884 | 347.261 | 1.306 |
| 1885 | 336.718 | 1.250 |
| 1886 | 593.795 | 2.263 |
| 1887 | 509.808 | 1.438 |
| 1888 | 494.458 | 838 |
| 1889 | 546.832 | 197 |
| 1890 | 396.772 | 453 |
| 1891 | 689.047 | 850 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что внѣшняя торговля Очемчиръ постоянно и правильно прогрессируетъ, что указываетъ, что это приморское поселеніе, расположенное на чрезвычайно выгодномъ пунктѣ берега, требуетъ особеннаго вниманія и въ интересахъ развитія русской морской торговли заслуживаетъ усиленія населенія посредствомъ русской колонизаціи и постройки каботажной гавани или хотя небольшого порта убожища.

2. Привозъ иностранныхъ товаровъ сравнительно съ размѣромъ отпуска ничтоженъ, но иначе и быть не можетъ въ полудикой странѣ, имѣющей весьма слабое понятіе о цивилизаціи.

Движеніе морскихъ судовъ въ Очемчирахъ выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

¹⁾ Смотръ приложеніе таблица № 57.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---|------------------|----------|---------|----------|------------------|----------|---------|----------|
| Всего. | 2105 | — | 481681 | — | 2105 | — | 481682 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 663 | 31,4 | 43250 | 8,9 | 678 | 32,2 | 43786 | 9,9 |
| каботажномъ. | 1442 | 68,6 | 438431 | 91,1 | 1427 | 67,8 | 437896 | 90,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 605 | 91,2 | 14589 | 33,7 | 620 | 91,4 | 15125 | 34,5 |
| паровыхъ | 58 | 8,8 | 28661 | 66,3 | 58 | 8,6 | 28661 | 65,5 |
| съ товаромъ | 13 | 1,9 | 2546 | 5,8 | 662 | 97,6 | 42863 | 97,8 |
| съ балластомъ | 650 | 98,1 | 40704 | 94,2 | 16 | 2,4 | 923 | 2,2 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 178 | 12,3 | 7835 | 1,7 | 164 | 11,6 | 7544 | 1,7 |
| паровыхъ | 1264 | 87,7 | 430596 | 98,3 | 1263 | 88,4 | 430352 | 98,3 |
| съ товаромъ. | 1074 | 74,4 | 345409 | 78,7 | 694 | 48,6 | 197052 | 44,9 |
| съ балластомъ | 368 | 25,6 | 93022 | 21,3 | 733 | 51,4 | 240844 | 55,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 7 | 1,5 | 156 | 0,3 | 22 | 3,2 | 692 | 1,3 |
| Шведско-норвежскимъ | 1 | — | 694 | 2 | 1 | 0,2 | 694 | 1,5 |
| Великобританскимъ | 35 | 5,5 | 16971 | 39,2 | 35 | 14 | 16971 | 38,7 |
| Французскимъ | 5 | 2,3 | 2943 | 6,8 | 5 | | 2943 | 6,7 |
| Австро-Венгерскимъ | 1 | | 279 | — | 1 | | 279 | — |
| Итальянскимъ. | 9 | | 2659 | — | 9 | | 2659 | — |
| Бельгійскимъ | 4 | 0,1 | 2275 | 5,2 | 4 | | 2275 | 5,1 |
| Греческимъ | 41 | 6,3 | 8826 | 20,4 | 41 | 82,4 | 8826 | 20,1 |
| Турецкимъ | 559 | 84,3 | 8130 | 18,7 | 559 | | 8130 | 18,6 |
| Черногорскимъ | 1 | — | 317 | — | 1 | 0,2 | 317 | — |

Цыфры эти показываютъ:

1. Постепенное увеличеніе числа и тонажа приходящихъ и отходящихъ судовъ какъ въ каботажномъ, такъ и въ заграничномъ плаваніи.

2. Заграничное плаваніе составляетъ 31,4% числа и только 8,9% общаго тонажа, т.-е. въ заграничномъ плаваніи находятся большею частію суда малаго тонажа. Это составляетъ исключительную характеристику внѣшней торговли портовъ восточнаго берега Чернаго моря, которые изъ поконъ вѣка вели торговлю съ Анатолією и Константинополемъ. Такъ продолжается и по настоящее время: турецкія кочермы приходятъ на восточный

берегъ за кукурузою и привозятъ грубыя турецкія и европейскія издѣлія, отвѣчающія потребностямъ мѣстнаго населенія и выгодно сбываютъ ихъ.

3. Иностранные пароходы, приходящіе въ Очемчиры составляютъ весьма небольшой процентъ числа (8,8%), но преобладаютъ своимъ тонажемъ (66,3%). Почти всѣ заграничные пароходы пришли съ балластомъ (98,1% числа и 94,2% тонажа) такъ что съ товаромъ пришло только 1,9% числа и 5,8% тонажа. Ушли они всѣ съ грузомъ, исключая 2,4% числа и 2,2% тонажа.

4. Въ каботажномъ плаваніи въ Очемчирахъ какъ на всемъ восточномъ берегу, господствуютъ срочные пароходы Русскаго Общества, забирающіе почти всѣ грузы (87,7% числа и 98,3% тонажа) такъ что на долю мѣстнаго каботажа остается 12,3% числа и 1,7% тонажа.

5. Въ заграничномъ плаваніи по числу судовъ первое мѣсто занимаетъ турецкій флагъ (84,3%), но по тону (18,7%) онъ занимаетъ третье мѣсто. Первое мѣсто по тону принадлежитъ англійскому флагу (39,2%); второе греческому (6,3%); русскій флагъ занимаетъ пятое мѣсто по числу судовъ (1,5%) и послѣднее мѣсто по тону (0,3%). Это очень обидно, но объясняется тѣмъ, что въ Очемчирахъ совсѣмъ нѣтъ русскаго населенія.

36. Гудава.

О Гудавѣ приходится буквально повторять тоже самое, что сказано о предъидущемъ портѣ - Очемчирахъ, ибо это есть тоже счастливо расположенный приморскій поселокъ, составляющій мѣстный центръ небольшого, но очень плодотворнаго района и въ этомъ качествѣ Гудава заслуживаетъ одинаковаго вниманія и заботъ правительства, какъ пунктъ, обѣщающій дальнѣйшее развитіе. Внѣшняя торговля Гудавы много слабѣе по своимъ размѣрамъ, чѣмъ торговля Очемчиръ, но прогрессъ ея также правдивъ и великъ, какъ можно судить по нижеслѣдующимъ цифровымъ даннымъ въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 38.139 | 918 |
| 1884 | 90.146 | 1.558 |
| 1885 | 56.498 | 2.560 |
| 1886 | 95.190 | 2.400 |
| 1887 | 101.949 | 2.824 |
| 1888 | 106.802 | 442 |

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1889 | 335.710 | 2.000 |
| 1890 | 390.258 | 20.038 |
| 1891 | 133.028 | 1.753 |

Движеніе морскихъ судовъ по Гудавскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отшло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 1881 | — | 513891 | — | 1879 | — | 513390 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 291 | 15,4 | 11711 | 2,2 | 305 | 16,2 | 12567 | 2,4 |
| каботажномъ | 1590 | 84,6 | 52180 | 97,8 | 1574 | 83,8 | 500823 | 97,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 279 | 95,8 | 5380 | 45,8 | 292 | 95,7 | 5846 | 46,5 |
| паровыхъ | 12 | 4,2 | 6331 | 54,2 | 13 | 4,3 | 6721 | 53,5 |
| съ товаромъ | 69 | 23,7 | 962 | 8,1 | 294 | 96,3 | 12312 | 98,9 |
| съ балластомъ. | 222 | 76,3 | 10749 | 91,9 | 11 | 3,7 | 255 | 1,1 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 162 | 10,1 | 5097 | 1,1 | 148 | 9,4 | 4620 | 0,9 |
| паровыхъ | 1428 | 89,9 | 497083 | 98,9 | 1426 | 90,6 | 496203 | 99,1 |
| съ товаромъ. | 1182 | 74,4 | 379303 | 75,5 | 1041 | 66,1 | 322678 | 64,4 |
| съ балластомъ. | 246 | 25,6 | 122877 | 24,5 | 533 | 33,9 | 178145 | 35,6 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 4 | 1,3 | 249 | 2,1 | 18 | 5,9 | 1105 | 8,7 |
| Великобританскимъ | 9 | 3,2 | 4646 | 39,6 | 9 | — | 4646 | 36,9 |
| Французскимъ | 3 | 1,3 | 1685 | 16,9 | 3 | 4,4 | 1685 | 23,8 |
| Австро-венгерскимъ | 1 | — | 279 | — | 1 | — | 279 | — |
| Греческимъ | 6 | 2,6 | 1195 | 10,2 | 6 | 1,9 | 1195 | 9,5 |
| Турецкимъ | 268 | 91,6 | 3657 | 31,2 | 268 | 87,8 | 3657 | 21,1 |

Цифры эти показываютъ:

1. Движеніе морскихъ судовъ въ Гудавъ быстро и правильно увеличивается по числу и тонуажу судовъ какъ въ заграничномъ, такъ и въ каботажномъ плаваніи.

2. Заграничное плаваніе занимаетъ 15,4%, числа 2,2% тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ, что объясняется малымъ размѣромъ

1) Смотри приложение таблица № 58.

турецкихъ кочермъ, производящихъ торговлю съ Гудавою. Эти парусныя суда занимаютъ 95,8% числа и 45,8% тонажа всѣхъ судовъ заграничнаго плаванія, оставляя на долю пароходовъ 4,2% числа и 54,2% тонажа. Съ товаромъ пришло изъ-за границы 23,7% числа и 8,1% тонажа, а съ балластомъ 76,3% числа и 91,9% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Отошло съ товаромъ 96,3% числа и 98,9% тонажа, а съ балластомъ только 3,7% числа и 1,1% тонажа всѣхъ ушедшихъ судовъ. Другими словами, Гудава есть отпускной портъ, куда иностранныя суда приходятъ за грузомъ съ балластомъ.

3. Каботажное плаваніе господствуетъ надъ заграничнымъ, занимая 84,6% числа и 97,8% всѣхъ приходящихъ судовъ. Къ сожалѣнію такое господство получается преобладаніемъ субсидируемымъ паровыхъ судовъ, занимающихъ 89,9% числа и 98,9% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что на долю мѣстнаго паруснаго каботажа остается 10,1% числа и 1,1% тонажа всѣхъ судовъ, т. е. почти не остается грузовъ, необходимыхъ для его существованія.

4. Въ заграничномъ плаваніи первое мѣсто по числу судовъ принадлежитъ турецкому флагу (91,6%), а по тонажу англійскому (39,6%); русскому флагу принадлежитъ четвертое мѣсто по числу судовъ (1,3%), и послѣднее мѣсто по тонажу (2,1%).

37. Поті.

Есть несчастные люди, но есть еще болѣе несчастные города, на которые, какъ на бѣднаго Макара, валятся только однѣ шишки. Къ числу таковыхъ злополучныхъ городовъ относится и Поті.

Мѣсто, которое занимаетъ Поті, т. е. географическое его положеніе, самое благопріятное для главнаго отпускнаго порта на Черномъ морѣ для всего Закавказья; а топографическія его условія чрезвычайно благопріятны для созданія самаго обширнаго и удобнаго коммерческаго порта, который могъ бы конкурировать съ Константинополемъ по своему значенію и съ Марселемъ и Одессою по своему удобству. Но, минуя всѣ мѣстныя удобства, при сооруженіи потійскаго порта воспользовались только всѣми морскими недостатками открытаго потійскаго рейда, усилили ихъ и закрѣпили за Поті, при содѣйствіи инженернаго искусства.

Съ самыхъ древнихъ временъ, именно начиная съ похода Аргонавтовъ въ Колхиду, мѣстность, гдѣ расположенъ г. Поті, служила для торговыхъ сношеній Закавказья съ остальнымъ міромъ.

Во время владычества римлянъ устья Фазиса, т. е. Ріона, при устьѣ коего стоитъ нынѣ Поті, было уже занято укрѣпленіемъ, развалины коего были видны въ тридцатыхъ годахъ, во время путешествія Дюбуа де Момпере. Турки построили въ Поті крѣпость для сохраненія своей власти въ Закавказьѣ и Россія присоединеніемъ этой крѣпости въ 1829 году окончательно упрочила господство свое за Кавказомъ.

Впрочемъ крѣпость Поті была два раза взята у турокъ. Въ первый разъ она была взята 15 января 1810 года генераль-майоромъ Орбельяни безъ особенныхъ затрудненій и возвращена Турціи въ 1812 году по Бухарестскому миру. Второй разъ крѣпость потребовала правильной осады и занята 15 іюля 1828 года, а по Адрианопольскому трактату окончательно присоединена къ Россіи вмѣстѣ со всѣмъ восточнымъ берегомъ Чернаго моря. Императоръ Николай I, признавая важное торговое и военное значеніе Поті, повелѣлъ устроить здѣсь коммерческій портъ и первоклассную крѣпость, а также дѣлать изысканія для устройства воднаго пути между Чернымъ и Каспійскимъ моремъ. Вслѣдствіе этого съ самаго начала занятія Поті начаты работы по улучшенію климата и происходила переписка о постройкѣ здѣсь порта. Въ 1832 году инженерами Потье и Чадаевымъ былъ составленъ проектъ коммерческаго порта и всѣ предварительныя для сего работы поручены были управляющему Мингреліей, но подвигались очень медленно. Проектъ гг. Потье и Чадаева утвержденъ только въ 1836 году, а въ 1838 году командующій кавказскимъ корпусомъ генералъ Головинъ испросилъ разрѣшеніе оставить Поті, какъ мѣсто непригодное для жительства, а коммерческій портъ былъ переведенъ въ Редутъ Кале, хотя неудобства этого порта практически выяснялись съ 1804 по 1838 годъ. Все это время остроуміе инженеровъ изощрялось въ томъ, чтобы устранить неудобства входа въ р. Хопъ, гдѣ предполагалось устроить портъ, но полезныхъ результатовъ не достигнуто. Въ Крымскую войну Редутъ-Кале былъ занятъ Турками и при отступленіи уничтоженъ до основанія. По заключеніи мира Поті избрано было вторично мѣстомъ для главнаго коммерческаго порта въ Закавказьѣ, такъ какъ крѣпость, около которой проектировали городъ, лежала при устьѣ рѣки, судоходной на 80 верстъ, что представляло готовый путь во внутрь страны для пароходства. Но по Парижскому трактату мы лишены были права возобновлять Черноморскій флотъ, а потому, изъ боязни возможной бомбардировки непріателемъ, г. Поті расположенъ не на

взморьѣ, а въ $1\frac{1}{2}$ верстахъ отъ моря, между р. Ріономъ и Укопорчино, на весьма низменномъ мѣстѣ. Съ 1856 года начались новыя заботы объ улучшеніи входа въ р. Ріонъ и о сооруженіи порта въ Поті, заботы эти описаны подробно въ XX выпускѣ Извѣстій Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству ¹⁾ и потому объ нихъ говорить не будемъ, а dokonчимъ общую лѣтопись злополучнаго города. Въ 1863 году начаты были работы по улучшенію входа въ сѣверный рукавъ р. Ріона, остановленные въ 1866 вслѣдствіе появленія морскаго червя, не дозволившаго употреблять въ устьѣ Ріона дерево и начался рядъ проектовъ по устройству каменныхъ моловъ, сначала для входа въ сѣверный рукавъ Ріона, а затѣмъ для образованія передоваго порта впереди сѣвернаго рукава, сообразно чему въ 1870 г. утвержденъ былъ окончательный проектъ. Но этотъ окончательный проектъ не былъ исполненъ, а послужилъ только началомъ новыхъ изысканій, для составленія другаго проекта, который утвержденъ въ 1872 году, исполненъ черезъ 18 лѣтъ и оказался никуда не годнымъ, требующимъ исправленія. Работы начаты были въ 1872 году, а окончаніе предполагалось въ 1876 году. Въ ожиданіи такого скорого окончанія въ 1873 году была окончена постройка желѣзной дороги отъ Тифлиса до Поті и городъ этотъ получилъ возможность быстро развивать свою торговлю. Въ 1873 году отпускъ товаровъ изъ Поті за границу происходилъ на 3.640.140 рублей, а въ 1876 году уже на 4.720.815 руб. Привозъ иностранныхъ товаровъ достигалъ въ этомъ году 4.385.357 руб. Война 1877 г. остановила дальнѣйшій прогрессъ Поті; городъ подвергался опасности отъ непріятельскаго флота; жители Поті разбѣжались; дома ихъ, оставленные безъ присмотра, раззорены и, по окончаніи войны, съ присоединеніемъ Батума, жители Поті предпочли водвориться въ Батумъ, ожидая, что открытіе здѣсь порто франко создастъ изъ Батума вторую Одессу. Это заблужденіе раздѣлялось и Кавказскою администраціею, которая направила всѣ свои усилія на скорѣйшее развитіе Батума, къ которому тотчасъ же была проектирована и построена особая желѣзнодорожная вѣтвь отъ сел. Самтреди. Вѣтвь эта на 37 верстъ длиннѣе существовавшей дороги отъ Самтреди до Поті, но это тотчасъ же было устранено взаимнымъ соглашеніемъ Русскаго Общества пароходства и обще-

¹⁾ О Потійскомъ портѣ, его значеніи, назначеніи, сооруженіи и исправленіи. Докладъ Н. А. Шаврова. Москва 1892 г.

ствомъ Закавказской желѣзной дороги, установленіемъ тарифовъ прямого сообщенія, посредствомъ которыхъ уравниена стоимость провоза всѣхъ грузовъ отъ Поти и отъ Батума до Тифлиса и обратно. Такимъ образомъ, въ интересахъ развитія Батума, оба общества приняли на себя обязанность возить всѣ товары даромъ по морю 60 верстъ, да по желѣзной дорогѣ 37 верстъ. Географическое преимущество Поти было уничтожено; оконченный портъ оказался никуда не годнымъ; жители большею частію не возвращались, но торговля черезъ Поти не приостановилась. Отпускъ кукурузы даже увеличился и увеличивается, какъ можно видѣть изъ приведенныхъ ниже цифровыхъ данныхъ. Привозъ же иностранныхъ товаровъ, ограниченный только мѣстнымъ потребленіемъ, сократился до крайне ничтожнаго размѣра, показывающаго прогрессивное раззореніе города. Вотъ цифры оборотовъ вѣншей торговли въ рубляхъ:

| Годы. | Отпускъ. | Привозъ. |
|-------|-----------|-----------|
| 1883 | 4.695.843 | 1.779.215 |
| 1884 | 4.739.984 | 330.638 |
| 1885 | 3.766.180 | 43.703 |
| 1886 | 6.969.197 | 31.728 |
| 1887 | 6.454.799 | 22.925 |
| 1888 | 4.099.517 | 11.720 |
| 1889 | 3.394.432 | 20.958 |
| 1890 | 4.774.271 | 6.928 |
| 1891 | 3.929.601 | 6.764 |

Сравнивая эти цифры съ быстро прогрессирующимъ отпускомъ и привозомъ черезъ Батумъ, мы должны бы признать что г. Поти потерялъ окончательно свое прежнее значеніе, уступивъ мѣсто Батуму, но такое заключеніе будетъ не вѣрно. Главный предметъ отпуска черезъ Батумъ составляетъ керосинъ и другіе нефтяные фабрикатъ, отпускъ коихъ за границу черезъ Поти если и не воспрещенъ официально, то на практикѣ сдѣланъ не возможнымъ, ибо здѣсь не учреждено акцизнаго надзора, конечно экономіи ради, но эта экономія дорого обходится казнѣ! Потери казны можно опредѣлить довольно точно, руководствуясь отчетомъ Закавказской дороги за 1891 годъ. Тамъ мы найдемъ слѣдующія данныя: (стр. 6).

Средняя выручка съ пудо-версты составляла въ 1891 году для грузовъ малой скорости $\frac{1}{13}$ коп.

Въ Батумъ (стр. 302) грузовой оборотъ станція Батума въ 1891 году:

| | |
|-------------|--------------------|
| Отправлено. | 3.164.924 пудовъ. |
| Прибыло | 59.227.805 „ |
| <hr/> | |
| Итого | 62.392.229 пудовъ. |

Если это число пудовъ, провезенныхъ въ 1891 году черезъ Батумъ 62.392.229 пудовъ помножимъ на среднюю выручку ($\frac{1}{13}$) товаровъ малой скорости и на число даромъ провезенныхъ верстъ (37), то получимъ кругленькую сумму 536.870 руб., которую потеряла казна въ 1891 году, отъ уравнинія тарифа перевозки въ Батумъ и Поти. Эту потерю мы должны принять за минимумъ для будущаго; такъ какъ грузовое движеніе на Батумъ, т. е. отпускная торговля Закавказья съ Европой должна изъ году въ годъ увеличиваться. Сколько теряетъ и потеряло русское общество, уравнивъ свой фрахтъ между Батумомъ и Поти для того, чтобы доставить потійскому своему агенту болѣе пріятную резиденцію въ Батумскомъ порто-франко, нельзя сосчитать, за немѣнимъ подъ руками отчетовъ общества, но довольно для казны и ежегодной потери свыше полумилліона рублей, чтобы не держаться канцелярской экономіи, а установить отпускъ нефтяныхъ продуктовъ черезъ Поти, хотя это можетъ быть и непріятно Ротшильду. Едва ли рационально построивъ, хотя и плохой искусственный портъ, задерживать развитіе въ немъ торговли, расходуя въ годъ по полмилліона рублей казенныхъ денегъ.

Постепенное упраздненіе Поти лишитъ Россію одного, очень выгодно расположеннаго, порта на восточномъ берегу, а это составитъ немалую потерю въ ея государственномъ хозяйствѣ! Можно поэтому надѣяться, что даровая перевозка въ 37 верстъ до Батума и закрытіе Поти для отпуска нефтяныхъ продуктовъ за границу будутъ прекращены, а вмѣстѣ съ тѣмъ прекратится и искусственное направленіе всѣхъ грузовъ на Батумъ. Тогда, кромѣ своихъ неотъемлемыхъ грузовъ: хлѣба мѣстнаго раіона, марганца и каменнаго угля, для храненія коихъ нѣтъ мѣста въ Батумѣ, Поти получитъ еще часть нефтяныхъ грузовъ и много другихъ дешевыхъ предметовъ вывоза изъ Закавказья, какъ напримѣръ, солодковый корень и т. под., для которыхъ сбереженіе лишней копѣйки съ пуда при перевозѣ доставитъ большую прибыль отправителю.

Другое еще болѣе важное обстоятельство, обусловливающее блестящую будущность для Поти заключается въ томъ, что, хотя Батумъ и имѣетъ хорошую естественную бухту, гдѣ могутъ безопасно укрываться морскія суда при всѣхъ вѣтрахъ, за исключеніемъ сѣверныхъ, но городъ этотъ во всѣ историческія времена никогда не былъ и не долженъ быть коммерческимъ портомъ, хотя имѣетъ весьма важное стратегическое значеніе, о чемъ рѣчь впереди. Это значеніе оцѣнили и турки послѣ выселенія

горцевъ. Изъ ничтожной деревушки они обратили Батумъ въ крѣпость и водворили здѣсь часть выселившихся изъ Россіи горцевъ. Важное стратегическое значеніе Батума было вѣрно понято Лордомъ Биконсфилдомъ, который на берлинскомъ конгрессѣ совѣмъ было прервалъ переговоры изъ опасенія увидать въ Батумѣ русскую крѣпость, но былъ успокоенъ предложенною княземъ Горчаковымъ редакціею для 59 ст. Берлинскаго трактата, которая изложена въ такомъ видѣ: *Sa Magesté L'Empereur de Russie déclare que son intention est d'ériger Batoum en port franc, essentiellement commercial* ¹⁾. Это намѣреніе было исполнено: Батумъ былъ сдѣланъ порто-франко, но въ слѣдующемъ году, выяснилась полная невозможность его существованія, такъ какъ учрежденіе свободной здѣсь торговли стояло въ прямомъ противорѣчій съ принятою у насъ системою покровительства отечественной промышленности и, притомъ, наводнило контрбандою не только все Закавказье, но и все наши Черноморскіе порты, чѣмъ наносился большой ущербъ государственному казначейству. 5 іюля 1886 года Батумское порто-франко было закрыто. Крайній пунктъ нашей государственной границы съ Турціей на Черномъ морѣ, Батумъ не могъ быть оставленъ безъ сухопутнаго и морскаго надзора и необходимость заставила учредить въ Батумѣ военный портъ II класса и сухопутную крѣпость. Хотя и есть у насъ примѣры одновременнаго существованія купеческой гавани и важнаго военного порта, но нѣтъ примѣра существованія сухопутной крѣпости и важнаго торговаго города. Во всякомъ случаѣ совмѣщеніе въ одномъ пунктѣ этихъ взаимно исключających одна другую функцій города, не признается идеаломъ, къ которому надо стремиться. Новѣйшее стремленіе окружать укрѣпленіями столицы составляетъ совершенно особый вопросъ и требуется политическими и стратегическими соображеніями, какъ необходимость для государствъ съ незначительною территоріею. Они при современной быстротѣ сосредоточенія громаднхъ массъ войска всегда могутъ быть захвачены врасплохъ и должны позаботиться о защитѣ резиденціи правительства. Но это не можетъ относиться къ пограничнымъ крѣпостямъ и отдаленнымъ отъ центра государства приморскимъ городамъ, гдѣ присутствіе многочисленнаго, особенно торговаго иностраннаго населенія вовсе не желательно и можетъ только

¹⁾ Т. е. Е. В. Государь Императоръ объявляетъ свое намѣреніе обратить Батумъ въ вольный, преимущественно, коммерческій портъ.

ослабить и даже сдѣлать невозможною оборону крѣпости и защиту морскаго порта. Поэтому, нѣтъ сомнѣнія, что съ каждымъ годомъ, по мѣрѣ развитія средствъ обороны Батума и торговыхъ его оборотовъ, неудобства одновременнаго существованія коммерческаго порта, сухопутной крѣпости и военнаго порта, будутъ все значительнѣе и вызовутъ неизбежно перемѣщеніе вѣншей торговли изъ Батума въ Поти.

Единственнымъ препятствіемъ къ тому служить совершенная негодность построеннаго въ Поти порта не только для торговли всего Закавказья, но даже и для мѣстной торговли Потійскаго района. Однако, это бѣдствіе, какъ оно ни велико, можетъ быть совершенно устранено улучшеніемъ существующаго негоднаго порта, ибо морскія и топографическія условія Поти весьма удобны для расположенія здѣсь самаго грандіознаго порта, съ ежегоднымъ оборотомъ въ 200—300 милл. пудовъ груза, каковаго количества грузовъ нельзя отправить черезъ Батумъ, вслѣдствіе слишкомъ незначительной площади, на которой расположенъ городъ и весьма большой площади, потребной для расположенія укрѣпленій, учреждений и казармъ морскаго и сухопутнаго вѣдомствъ. Примѣръ возможности такого порта, посредствомъ исправленія существующаго негоднаго порта, имѣется въ упомянутомъ нами докладѣ о Поти (XX выпускъ Изв. Им. Общ. Сод. рус. т. мор.) и, конечно, можно придумать и еще столько новыхъ проектовъ, сколько явится желающихъ составлять ихъ. Но во всякомъ случаѣ послѣ аргументовъ и данныхъ, находящихся въ упомянутомъ докладѣ, не можетъ быть сомнѣнія въ возможности устроить въ Поти обширный и вполне безопасный портъ для вѣншей торговли всего Закавказья, который можетъ конкурировать въ удобствахъ съ Одессою, Марселемъ и Константинополемъ и тѣмъ предоставить возможность, съ выгодною для торговли, освободить Батумъ, отъ стѣняющаго оборону присутствія многочисленнаго иностраннаго населенія, съ консульскими учрежденіями и всякими другими средствами знать современныя средства и силу обороны одного изъ самыхъ важныхъ пунктовъ защиты нашей государственной морской и сухопутной границы.

Такимъ образомъ, если Поти два раза брали, какъ непріятельскую крѣпость, два раза бросали, какъ мѣсто непригодное для поселенія, то приходится возвратить сюда въ третій разъ вѣншую торговлю Закавказья съ Европою, черезъ Черное море, хотя это и потребуетъ значительныхъ расходовъ на сооруженіе

порта, соответствующаго значенію торговли всего Закавказья и транзитной черезъ него торговли Европы и южной Россіи съ Среднею Азіею, Персіей и лежащей за нею Индіей. Только тогда всѣ злочкиненія многострадальнаго Поти окажутся весьма благо-разумною и остроумною политикою, основанною на мудрой на-родной пословицѣ, которая рекомендуетъ *семь разъ примиривать, прежде, чѣмъ одинъ разъ отпъжешь*. Терминъ семи примировъ, съ исправленіемъ порта окончится и Поти сдѣлается тѣмъ, чѣмъ этотъ городъ долженъ быть, именнно: главнымъ отпускнымъ пор-томъ Закавказья.

Движеніе морскихъ судовъ по Потійскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отшло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 4183 | — | 1008332 | — | 4174 | — | 1006113 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 955 | 22,8 | 374068 | 37,9 | 963 | 23,7 | 373906 | 37,1 |
| каботажномъ. | 3228 | 77,2 | 634265 | 62,1 | 3211 | 76,3 | 632206 | 62,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 241 | 25,2 | 12597 | 3,3 | 247 | 25,6 | 13056 | 3,4 |
| паровыхъ | 714 | 74,8 | 361471 | 96,7 | 716 | 74,4 | 360850 | 96,6 |
| съ товаромъ | 124 | 12,9 | 63778 | 17,4 | 903 | 93,7 | 356915 | 95,4 |
| съ балластомъ | 831 | 87,1 | 310290 | 82,6 | 60 | 6,3 | 16991 | 4,6 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 503 | 15,5 | 23617 | 3,7 | 499 | 15,5 | 23638 | 3,7 |
| паровыхъ | 2725 | 84,5 | 610648 | 96,3 | 2712 | 84,5 | 608568 | 96,3 |
| съ товаромъ | 2312 | 87,1 | 519007 | 81,8 | 2230 | 69,4 | 452343 | 71,5 |
| съ балластомъ. | 416 | 12,9 | 115258 | 18,2 | 981 | 30,6 | 179863 | 28,5 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами. | | | | | | | | |
| Русскимъ | 9 | 0,9 | 2513 | 0,6 | 21 | 2,1 | 2688 | 0,6 |
| Шведско-норвежскимъ | 12 | — | 5494 | 1,4 | 12 | — | 5494 | — |
| Датскимъ | 3 | — | 1440 | — | 3 | — | 1440 | — |
| Германскимъ. | 31 | — | 15491 | — | 31 | — | 15491 | — |
| Великобританскимъ. | 449 | 46,4 | 224263 | 59 | 448 | 46,3 | 223263 | 59,2 |
| Французскимъ | 123 | 12,8 | 74764 | 19 | 124 | 12,8 | 75484 | 19 |
| Австро-венгерскимъ | 13 | — | 3481 | — | 13 | — | 3481 | — |
| Голландскимъ | 1 | — | 390 | — | 1 | — | 390 | — |
| Бельгійскимъ | 2 | — | 1104 | — | 2 | — | 1104 | — |
| Греческимъ | 92 | — | 29229 | — | 92 | — | 29229 | — |
| Турецкимъ | 187 | 19,5 | 3159 | 0,9 | 183 | 19,1 | 3104 | — |
| Итальянскимъ | 33 | — | 12739 | — | 33 | — | 12739 | — |

¹⁾ Смотри приложение таблица № 59.

Цифры эти показываютъ:

1. Что въ Потѣ, какъ и во всѣхъ остальныхъ портахъ восточнаго берега Чернаго моря, каботажное плаваніе быстро развивается, но этотъ фейерверкъ дорого стоитъ правительству, такъ какъ происходитъ за его счетъ, увеличеніемъ движенія субсидируемыхъ параконныхъ рейсовъ, захватывающихъ 84,5% числа и 96,3% тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ, такъ что парусный мѣстный каботажъ получаетъ на свою долю 15,5% числа и 3,7% тонажа. Это, конечно, много больше чѣмъ въ Гудавъ и Очемчиряхъ, но нестерпимо мало для портоваго города, лежащаго при устьѣ судоходной рѣки и на оконечности желѣзной дороги.

2. Заграничное плаваніе занимаетъ въ Потѣ 22,8% числа и 37,9% тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ, но, какъ видно изъ таблицы, № 59 оно увеличивается слабо по тонажу судовъ и уменьшается по числу ихъ. Это и должно быть какъ объяснено выше вслѣдствіе искусственнаго направленія на Батумъ всей внѣшней торговли Закавказья.

3. Въ заграничномъ плаваніи суда приходятъ большею частію съ балластомъ 87,1% числа и 82,6% тонажа всѣхъ судовъ. Уходятъ же почти все съ грузомъ (93,7% числа и 95,4% тонажа) такъ что съ балластомъ отходятъ лишь 6,3% числа и 4,6% тонажа. Это обыкновенная исторія, совершающаяся во всѣхъ нашихъ отпускныхъ портахъ.

4. Каботажное плаваніе значительно превосходитъ заграничное, занимая 77,2% числа и 62,1% тонажа всѣхъ судовъ. Но какъ разъяснено въ первомъ пунктѣ, это вовсе не составляетъ развитія мѣстнаго мореходства, а усиленіе дѣятельности Русскаго Общества пароконства и торговли за счетъ предоставленнымъ правительствомъ льготъ и субсидій.

5. Въ заграничномъ плаваніи первое мѣсто по числу судовъ (46,4%) и ихъ тонажу принадлежитъ англійскому флагу, второе по числу судовъ турецкому (19,5%) а по тонажу (19%) французскому флагу; русскій флагъ занимаетъ девятое мѣсто какъ по числу судовъ (0,9%), такъ и по тонажу (0,6%).

38. Николаевскъ. (Чурукъ-су).

Николаевскъ правильнѣе было бы именовать *Чурукъ-су*, такъ какъ русскаго населенія тамъ нѣтъ и вся внѣшняя торговля проис-

ходить подъ турецкимъ флагомъ. Существованіе *не русскаго* торговаго города на *русскомъ берегу*, конечно, покажется ненормальнымъ явленіемъ особенно для петербургскихъ обитателей, которые однако на Балтійскомъ морѣ, не русскую каботажную торговлю, совершаемую подъ русскимъ флагомъ, но съ инородческими экипажами, не стѣняясь признають за русское національное мореходство. Отсутствіе русскаго населенія и мореходства не препятствуетъ однако Чурукъ-су состоять въ числѣ дѣйствующихъ факторовъ русской внѣшней торговли, которая по таможеннымъ отчетамъ выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Года | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1883 | 72.840 | — |
| 1884 | 100.760 | 125 |
| 1885 | 95.325 | 487 |
| 1886 | 139.995 | 891 |
| 1887 | 119.455 | 1.141 |
| 1888 | 188.505 | 4.391 |
| 1889 | 83.321 | 8.974 |
| 1890 | 185.715 | 8.312 |
| 1891 | 96.446 | 13.681 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что внѣшняя торговля Чурукъ-су идетъ очень успѣшно, развиваясь хотя и съ значительными колебаніями правильно и постоянно и въ этомъ отношеніи оставляетъ далеко за собою города, вновь водворенные и созданные кавказскою администраціею на восточномъ берегу Чернаго моря.

2. Даже привозъ, вездѣ постепенно сократившійся къ 1891 г., въ Чурукъ-су наоборотъ, значительно и прогрессивно увеличился болѣе чѣмъ во 100 разъ съ 1884 года.

Движеніе судовъ по Николаевскому порту выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 9 лѣтъ. | Пришло судовъ | | Ластовъ | | Отшло судовъ | | Ластовъ | |
|-----------------------|---------------|------|---------|------|--------------|------|---------|------|
| | о/о | | о/о | | о/о | | о/о | |
| Всего. | 210 | — | 5423 | — | 210 | — | 5423 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 206 | 96,6 | 5275 | 97,2 | 208 | 99,4 | 5303 | 97,7 |
| каботажномъ. | 4 | 3,4 | 148 | 2,8 | 2 | 0,6 | 120 | 2,3 |

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 60.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 202 | 98,5 | 2678 | 50,7 | 204 | 98,7 | 2706 | 51,2 |
| паровыхъ | 4 | 1,5 | 2597 | 49,3 | 4 | 1,3 | 2597 | 48,8 |
| съ товаромъ | 202 | 98,5 | 2678 | 50,7 | 205 | 98,5 | 4552 | 85,8 |
| съ балластомъ | 4 | 1 5 | 2597 | 49,3 | 3 | 1,5 | 751 | 14,2 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 3 | 75 | 8 | 59,4 | — | — | — | — |
| паровыхъ | 1 | 25 | 60 | 40,6 | 2 | — | 120 | — |
| съ товаромъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ балластомъ. | 4 | — | 148 | — | 1 | — | 60 | — |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | — | — | — | — | 1 | 0,4 | 15 | 0,2 |
| Великобританскимъ. | 3 | — | 2245 | — | 3 | — | 2245 | — |
| Греческимъ | 1 | — | 352 | — | 1 | — | 352 | — |
| Турецкимъ | 202 | — | 2678 | — | 203 | — | 2691 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Что Николаевскъ слѣдовало бы называть: Чурукъ-су, такъ какъ это есть собственно турецкій каботажный портъ, куда въ теченіи 9 лѣтъ пришло 1 греческое и 3 великобританскихъ суда. Затѣмъ всѣ приходившія и отходившія суда были турецкія кочеры и только 4 кочеры пришло и 2 ушло подъ русскимъ флагомъ. Этимъ исчерпывается все, что можно сказать о Николаевскомъ портѣ, съ точки зрѣнія развитія русскаго торговаго мореходства

2. Самый характеръ движенія судовъ Чурукъ-су сохраняетъ тотъ же, что и всѣ наши отпускные порты, исключая лишь то, что турецкія кочеры приходятъ изъ за границы большею частію съ товаромъ.

3. Объясняется все это тѣмъ, что въ Гуріи *совсѣмъ нѣтъ русскаго населенія*, а туземное населеніе совсѣмъ не занимается мореходствомъ и издавна сбываетъ всѣ свои произведенія въ Турцію.

39. Батумъ.

Въ древнія времена, когда Батумская бухта была вѣроятно еще лучше чѣмъ теперь, Батумъ никогда не составлялъ выдающагося населеннаго или торговаго города, хотя недалеко отъ него лежитъ Трапезондъ, бывшій одно время столицею трапезондской имперіи, а *до* и *послѣ* того торговымъ и заселеннымъ портомъ. Между тѣмъ Трапезондъ имѣетъ совершенно открытый рейдъ, но неудобная и опасная стоянка для торговыхъ судовъ не мѣшала во всѣ времена предпочитать трапезондскій рейдъ прекрасной Батумской бухтѣ и торговыя суда никогда ею не пользовались, не смотря на всѣ ея морскія преимущества. Причина этому, хотя очевидна, но не всѣми понимается или правильнѣе не всѣ желаютъ понимать эту причину а знать ее было бы очень полезно кавказскому начальству, потратившему столько усилій и денегъ для развитія порто-франко въ Батумѣ. Изъ Трапезонда идетъ ближайшій путь черезъ Эрзерумъ на Тавризъ и, стало быть, Трапезондъ составляетъ конечный пунктъ торговаго пути къ Черному морю не только изъ Тавриза, но всей Персіи и лежащей за нею Индіи. Батумъ окруженъ со всѣхъ сторонъ высокими горными хребтами, изолирующими его совершенно отъ торговыхъ раіоновъ Малой Азіи, а потому вполне естественно Батумъ и не могъ никогда быть торговымъ городомъ и до учрежденія Общества Русскаго пароходства и торговли на Черномъ морѣ составлялъ бѣдную рыбацью деревушку. Все значеніе и развитіе Батума въ большой городъ и турецкую крѣпость совершилось на нашихъ глазахъ съ 1856 года за счетъ операций русскаго Общества пароходства и торговли и за счетъ прогресса города Поти. Въ 1856 году, когда учреждены были срочные рейсы пароходовъ Общества они оканчивались въ Батумѣ, гдѣ соединялись и мѣнялись грузами двѣ срочныя линіи: Анатолійская изъ Константинополя до Батума и Кавказская отъ Одессы до Поти. Стоянка пароходовъ на открытомъ потійскомъ рейдѣ очень опасна; морскіе глубокосидящіе пароходы не могли войти въ рѣку Ріонъ, загороженную мелководнымъ баромъ и потому были вынуждены передавать пассажировъ и грузы на мелкоосидящіе рѣчные пароходы, способные проходить черезъ ріонскій баръ, которые и выходили за грузомъ на рейдъ. Соеобщеніе судовъ и перегрузка пассажировъ и товаровъ на открытомъ рейдѣ представлялась крайне труднымъ и опаснымъ дѣломъ, а при появленіи зыби или

вѣтра должны были прекращаться. Морскіе пароходы не могли оставаться при этомъ на Потійскомъ рейдѣ и уходили отстаиваться въ закрытую Батумскую бухту. За ними слѣдовали и мелко-сидящіе разгрузные пароходы и, такимъ образомъ, установился такой порядокъ, что большіе морскіе пароходы совѣмъ не останавливались на потійскомъ рейдѣ, а шли прямо въ Батумъ куда ко времени ихъ прихода приходили рѣчные пароходы изъ Поти съ нагруженными баржами для сдачи товаровъ на пароходъ и полученія грузовъ, привезенныхъ изъ Одессы. Въ силу этого Батумъ сдѣлался какъ бы передовымъ портомъ Поти. Къ Поти товары до 1873 года подвозились по Ріону, а потомъ по желѣзной дорогѣ, но не грузились на большіе пароходы, а сдавались въ агентство Русскаго Общества, которое затѣмъ и направляло ихъ въ Батумъ для дальнѣйшей отправки. Вслѣдствіе этого городъ Поти лишился всѣхъ выгодъ, извлекаемыхъ приморскимъ городомъ изъ стоянки и погрузки судовъ и всѣ эти выгоды перешли къ Батуму, который и началъ быстро развиваться. Въ 1864 году, когда горцы выселились съ восточнаго берега въ Турцію, турецкое правительство водворило здѣсь нѣсколько сотъ горскихъ семействъ, расположило регулярный полкъ и начало строить крѣпость, сознавая важность сохраненія въ своей власти, хотя одного пункта восточнаго берега, обладающаго при томъ прекрасною естественною бухтою, пригодною не только для торговли, но и для стоянки судовъ военнаго флота. Эта предусмотрительность принесла Турціи большую пользу. Въ войну 1877 года турецкій флотъ, крейсировавшій вдоль восточнаго берега уже могъ сдѣлать Батумъ не только убѣжищемъ, но и базой всѣхъ своихъ операцій на кавказскомъ берегу. Этотъ фактъ и былъ причиною почему на Берлинскомъ конгрессѣ Лордъ Биконсфильдъ такъ сопротивлялся передачѣ подобнаго стратегическаго пункта Россіи, ибо съ этою передачею турецкій флотъ лишался опоры для дѣйствій военныхъ судовъ противу кавказскаго берега, такъ какъ удобный для стоянки флота пунктъ можно найти не ближе Синопа. У насъ мнѣніе Лорда Биконсфильда, повидимому, не раздѣляется, такъ какъ Батумская крѣпость служитъ главнымъ складомъ керосина г. Ротшильда и другихъ иностранныхъ фирмъ, захватившихъ въ свои руки наибольшую часть прибрежной городской земли для устройства заводовъ и керосиновыхъ резервуаровъ.

Батумская бухта въ естественномъ своемъ видѣ, въ каковомъ находилась до пріобрѣтенія нами Батума и превращенія его въ порто-франко описана въ лоціи Чернаго моря лейтенанта Павлов-

скаго, напечатанной въ г Николаевъ въ 1867 году такъ: „бухта эта обширна и глубока, но на ней могутъ укрыться съ полною безопасностью при всѣхъ вѣтрахъ не болѣе 10 коммерческихъ судовъ въ закрытой ея части за мысомъ Бурунь-Табія гдѣ расположенъ маякъ. Остальная же часть бухты открыта болѣе или менѣе для всѣхъ вѣтровъ отъ NW до NO, которые зимою бывають иногда сильны и причиняють аваріи и крушенія судовъ въ самой бухтѣ“ Теперь около устья р. Сары-су выстроена нефтяная гавань, весьма удобная для погрузки керосина наливомъ и въ тарѣ, но, по словамъ моряковъ, молъ, образующій эту гавань вызываетъ отраженное волненіе, которое крайне беспокоитъ и даже рветъ якорныя цѣпи у судовъ стоящихъ за мысомъ Бурунь-Табія. Мысъ этотъ теперь удлинняется искусственно, такъ какъ для огражденія бухты отъ слишкомъ быстрого засоренія голышомъ,двигающимся вдоль Анатоійскаго берега и наносами р. Чорока, впадающей къ западу отъ Батумской бухты. Для этого на мысъ Бурунь-Табія постепенно по мѣрѣ накопленія наносовъ выдвигается каменный молъ, ихъ задерживающій. Это сооруженіе бесспорно полезное и по чрезвычайно быстрому нарастанію берега впереди маяка, находящагося на Бурунь-Табіи можно видѣть какую массу наносовъ онъ задерживаетъ, не допуская ихъ засорять Батумскую бухту, глубина которой за послѣдніе 50 лѣтъ, какъ познакомились съ нею наши черноморскіе моряки, значительно уменьшилась. Но впрочемъ, если основательно мнѣніе моряковъ объ образованіи отраженной волны вслѣдствіе постройки нефтянаго порта, то удлиненіе мыса Бурунь-Табія какъ бы оно ни было значительно не можетъ улучшить стоянки судовъ на Батумской бухтѣ, хотя во всякомъ случаѣ всегда будетъ служить съ пользою для сохраненія ея морскихъ качествъ.

Отсюда видно, что днѣирамбы въ честь Батумской бухты вызываются не ея собственными достоинствами, а неблагополучіемъ потійскаго рейда и негодностію потійскаго порта. Вполнѣ естественно, что избавясь отъ стоянки на опасномъ рейдѣ и въ еще болѣе опасномъ портѣ моряки и пассажиры, приходя въ Батумъ, чувствуя себя въ полной безопасности, слишкомъ увлекаются превосходными качествами батумской бухты. Безъ дальнѣйшихъ и весьма цѣнныхъ искусственныхъ сооруженій батумская бухта не можетъ считаться удобнымъ во всѣхъ отношеніяхъ коммерческимъ портомъ, ибо суда здѣсь въ зимнее время подвергаются аваріямъ. Притомъ погрузка и разгрузка судовъ въ Батумъ часто затруднительна за недостаткомъ пристаней, число коихъ ограни-

чивается незначительностью пространства, прикрытаго мысомъ Бурунъ-Табія и открытымъ положеніемъ остальной береговой линіи.

Для военнаго порта Батумъ не имѣетъ главнаго: именно обширнаго вполне безопаснаго рейда, гдѣ бы могла безопасно стоять на якорѣ цѣлая эскадра. Рейдъ этотъ можетъ быть однако устроенъ въ Батумѣ искусственно, ибо батумская бухта, глубина коей мѣряется саженьями, имѣетъ обширную отмель съ глубиною до 35 футъ, вдоль которой весьма удобно можетъ быть построенъ волноломъ въ родѣ Шербургскаго и это дастъ военному батумскому порту вполне безопасный рейдъ желаемыхъ размѣровъ. Послѣ постройки либавскаго порта сооруженіе подобнаго волнолома не представляется ни очень трудною, ни очень цѣнною работою. Но постройка волнолома и образованіе рейда будутъ рациональны только послѣ очищенія Батума отъ вѣтшной торговли иностраннаго населенія, керосиновыхъ складовъ и нефтяныхъ запасовъ, а также и отъ коммерческихъ судовъ, нагруженныхъ горючими нефтяными продуктами, стоянка коихъ рядомъ съ военными судами едва ли такъ удобна, какъ это кажется г. Ротшильду и его агентамъ ¹⁾. Построенный нынѣ нефтяной портъ по упраздненіи коммерческаго порта въ Батумѣ, будетъ весьма полезенъ для военнаго флота, ибо въ такомъ важномъ пунктѣ для обороны береговъ Чернаго моря понадобится нѣсколько подобныхъ отдѣльныхъ бассейновъ для безопаснаго расположенія разнообразныхъ морскихъ заведеній и учреждений, необходимыхъ для содержанія въ исправности и для снабженія цѣлой эскадры.

Закрытіе батумскаго порто-франко не остановило грандіозно-быстраго развитія вѣтшной торговли Батума единственно потому, что это совпало съ усиленнымъ производствомъ въ Баку керосина и вывозомъ его за границу, пользуясь свободою отъ акциза и дешевымъ тарифомъ для сухопутной перевозки до Батума. Чтобы судить какое значеніе имѣютъ нефтяные продукты въ отпускной торговлѣ Батума и Поті, выпишемъ изъ отчета Закавказской дороги за 1891 годъ количество перевезенныхъ ею минеральныхъ маслъ:

Вывезено въ 1891 году черезъ Батумъ:

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| Керосина | 46 952.596 пуд. |
| Бензина | 3.105 " |
| Сырая нефть и нефтяные остатки | 2,471.032 " |
| Олеонафты и другія смазочныя масла | 4.763.158 " |
| Итого. | 54.189.891 пуд. |

¹⁾ Для уясненія этого рекомендую прочесть описаніе пожара въ Батумѣ въ азетѣ „Кавказъ“ № 360 отъ 12 ноября 1893 года.

Въ тоже время въ Потѣ перевезено:

| | на станцію желѣзной дороги: | Потъ-портъ: |
|----------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Керосина. | 5.572 пуд. | — пуд. |
| Бензину | 1.126 „ | 3.998 „ |
| Нефтяныхъ остатковъ, сырой нефти | 36.461 „ | 31.438 „ |
| Итого | 43.134 пуд. | 35.436 пуд. |

Такое ничтожное количество нефтяныхъ продуктовъ требуется для потребленія жителей Потѣ и для отправки каботажемъ въ русскіе порта. За границу же, какъ уже сказано, черезъ Потѣ отпуща быть не можетъ, ибо здѣсь не установлено акцизнаго досмотра, — *экономіи ради!*

По отчету о внѣшней торговлѣ за 1891 г. показано вывезенныхъ изъ Батума нефтяныхъ продуктовъ на 6.290.571 пудъ мѣнѣе привезеннаго въ томъ году желѣзною дорогою, именно только 47.899.320 пудовъ, что объясняется сдачею привезенныхъ Закавказскою дорогою нефтяныхъ продуктовъ въ склады, откуда продукты эти отправляются постепенно не только за границу, но и каботажемъ въ порты сѣвернаго берега Чернаго моря и даже черезъ дунайскіе порты, какъ это было упомянуто при обзорѣ торговли г. Рени. Общее количество всѣхъ отпускныхъ товаровъ опредѣляется по таможенному отчету въ 49.956.000 пуд., стало быть, исключая нефтяные продукты на долю всѣхъ остальныхъ вывозимыхъ черезъ Батумъ, произведеній Закавказья остается всего только 2.056.680 пудовъ. Изъ Потѣ за тотъ же 1891 г. отправлено за границу 7.851.000 пудовъ или болѣе въ три раза слишкомъ чѣмъ черезъ Батумъ. Стало быть, все что провѣдуютъ экспортеры керосина о важности Батума для закавказской торговли, составляетъ чистѣйшій вымыселъ, опровергаемый официальною ариѳметикою. Батумъ, благодаря неограниченнымъ жертвамъ и искусственнымъ мѣрамъ для привлеченія нефтяныхъ продуктовъ представляетъ исключительно нефтяной портъ, мѣнѣе важный для отпускной торговли Закавказья, чѣмъ заброшенный городъ Потѣ. Но Батумъ особенно важенъ для г. Ротшильда, который имѣетъ здѣсь разливочные и укупорочные заводы и громадныя склады керосина и нефтяныхъ продуктовъ и ему, очевидно, нѣтъ никакого разсчета передвигать ихъ въ Потѣ, почему тамъ и не учреждено акцизнаго надзора. Обращеніе Батума въ сухопутную крѣпость съ устраненіемъ коммерческаго элемента, конечно, можетъ стѣснять операціи г. Ротшильда или какъ у насъ учтиво выражаются „развитіе нефтянаго производства и торговли“

Общій ходъ внѣшней торговли Батума выражается за 9 лѣтъ слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|------------|-----------|
| 1883 | 2.605.205 | 412.412 |
| 1884 | 9.057.524 | 2.121.368 |
| 1885 | 9.565.415 | 3.184.156 |
| 1886 | 14.437.158 | 3.997.627 |
| 1887 | 15.769.583 | 5.068.811 |
| 1888 | 23.342.134 | 7.127.299 |
| 1889 | 25.289.936 | 7.488.936 |
| 1890 | 27.346.081 | 9.365.069 |
| 1891 | 29.804.788 | 9.269.847 |

Цифры эти показываютъ:

1. Необыкновенно быстрый ростъ отпуска, что происходитъ исключительно отъ усиленнаго вывоза керосина, благодаря освобожденію отъ акциза, перевозкѣ по льготному тарифу и кредиту г. Ротшильда, уже создавшему въ настоящее время (іюнь 1891 г.) перепроизводство и нефтяной кризисъ въ Баку. Какъ велико раззореніе Россіи отъ такого участія иностранныхъ капиталовъ, конечно, можно сосчитать, но это не относится къ предмету настоящаго изслѣдованія.

2. Весь прогрессъ внѣшней торговли въ Батумѣ, какъ выяснено выше цифрами отпуска 1891 года, основанъ на вывозѣ нефтяныхъ продуктовъ. Изъ 49.956.000 пудовъ вывезенныхъ товаровъ на долю всѣхъ произведеній Закавказья причитается только 2.056.680 пудовъ или другими словами, что вся внѣшняя торговля черезъ Батумъ производится не Закавказьемъ, а однимъ городомъ Баку передающимъ свои нефтяные продукты транзитомъ въ Батумъ или другими словами, что *торговля Батума есть главнымъ образомъ торговля Ротшильда и его кліентовъ.*

3. Конечно, можно думать, что богатое Закавказье въ состояніи потреблять ежегодно большое количество иностранныхъ товаровъ, а потому привозъ таковыхъ въ 1891 году на сумму 9.269.847 руб. весьма естествененъ, если бы въ числѣ привозныхъ товаровъ не было такихъ статей привоза:

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Льснаго товара. | 303.432 руб. |
| Дерева въ плахахъ, брусняхъ и доскахъ | 1.836.072 пуда. |
| Кирпича огнеупорнаго | 134.261 штука. |
| Сыры неочищенной | 240.542 пуд |
| Ѣдкаго натра и калия | 115.748 „ |
| Жести въ листахъ не лакированной | 722.487 „ |
| Жести лакированной | 939.102 „ |

т.-е. главные статьи привоза вовсе не составляют предметов потребления населенія Закавказья, но выписывается иностранными экспортерами для производства и упаковки керосина, хотя всѣми такими предметами изобильно надѣлено Закавказье. Странно привозить дерево для укупорочныхъ ящиковъ на восточномъ берегу сплошь покрытомъ лѣсами, для эксплуатаціи коихъ учредилось нѣсколько иностранныхъ компаній. Ввозъ такихъ предметов представляется совсѣмъ неестественнымъ явленіемъ и показываетъ какъ вредно для Россіи передавать въ руки иностранцевъ распоряженіе своими богатствами.

4. Благодаря усовершенствованіямъ, сдѣланнымъ въ таможенныхъ отчетахъ за 1891 годъ нельзя опредѣлить, что стоилъ керосинъ, вывезенный за границу изъ Батума, такъ какъ на стр. 5-й таблицы 11 „вывозъ товаровъ по таможеннымъ“ всѣ произведенія вывезенныя изъ Батума показаны вѣсомъ, а цѣна проставлена только общими итогами по отдѣламъ жизненныхъ продуктовъ, полуобработанныхъ и сырыхъ матеріаловъ и издѣлій. Въ таблицѣ 11-й (стр. 43-я) „о вывозѣ товаровъ по наименованіямъ“ цѣны на керосинъ проставлены общимъ итогомъ, при чемъ къ батумскому керосину прибавлено все то, что вывезено по русско-турецкой, русско-персидской и кавказско-каспійской границамъ. Такимъ образомъ, для опредѣленія стоимости батумскаго керосина пришлось бы дѣлать весьма сложныя выкладки, которыя не имѣютъ для насъ особой важности, а потому лучше обратимся къ вопросу какъ распредѣлялся громадный нефтяной грузъ, вывезенный изъ Батума между русскими и иностранными судами пользуясь для 1891 года цифрами, напечатанными капитаномъ Батумскаго порта А. И. Гриве въ № 48 „Кавказъ“ за 1892 годъ.

Изъ всего количества 54.223.741 пуд. нефтяныхъ продуктовъ 6282 судами перевезено: русскими судами 7.724.421 пуд. и иностранными 46.499.330 пудовъ. Цифра эта нѣсколько больше приведенной выше изъ отчета Закавказской дорогой (54.189.891 пудъ), потому что въ Батумѣ оставалась въ складахъ часть доставки предшествующаго года, и много больше показываемаго по таможеннымъ отчетамъ (47.899.320 пуд.), потому что каботажная перевозка нефтяныхъ продуктовъ изъ Батума въ русскіе порты по таможеннымъ отчетамъ не показывается. Такимъ образомъ, русскіе суда, доставляющіе нефтяные продукты и въ Россію и за границу забирали до 15% этихъ грузовъ, а 85% перевозили иностранныя суда, которыя по расчету А. И. Гриве получали за эту перевозку 7.827.610 руб., отнятую у заработковъ нашего

мореходства. А много бы можно было прокормить на эту сумму русскихъ душъ, поселенныхъ на берегахъ Чернаго моря!

Движеніе морскихъ судовъ по бутумскому порту выражается слѣдующими цифрами: ¹⁾

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отшло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---|------------------|-------|---------|-------|-----------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 11073 | — | 3466095 | — | 11049 | — | 3457379 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 6041 | 54,5 | 2227665 | 64,2 | 5993 | 54,2 | 2207586 | 63,8 |
| каботажномъ. | 5032 | 45,5 | 1238430 | 35,8 | 5056 | 45,8 | 1249793 | 36,2 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 2572 | 42,5 | 269767 | 12,1 | 2549 | 42,5 | 285772 | 12,9 |
| паровыхъ | 3469 | 57,5 | 1957898 | 87,9 | 3444 | 57,5 | 1939814 | 87,1 |
| съ товаромъ. | 2935 | 48,5 | 1261983 | 56,6 | 5275 | 88,1 | 2012255 | 91,1 |
| съ балластомъ. | 3106 | 51,5 | 965682 | 43,4 | 718 | 11,9 | 213331 | 8,9 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1096 | 21,7 | 61817 | 4,9 | 1027 | 20,3 | 57960 | 4,6 |
| паровыхъ | 3936 | 78,3 | 1176603 | 95,1 | 4029 | 79,7 | 1191833 | 95,4 |
| съ товаромъ. | 4087 | 81,2 | 920761 | 74,3 | 3957 | 78,2 | 999289 | 79,9 |
| съ балластомъ. | 945 | 18,8 | 317659 | 25,7 | 1099 | 21,8 | 250504 | 20,1 |
| Въ заграничномъ плаваніи суда были подъ флагами: | | | | | | | | |
| Русскимъ | 672 | 11,1 | 268637 | 12 | 738 | 12 | 273540 | 12,2 |
| Шведско-норвежскимъ | 62 | 4,5 | 34013 | 1,6 | 61 | 4,5 | 33259 | 1,6 |
| Датскимъ | 52 | | 29127 | 1,3 | 52 | | 29127 | 1,3 |
| Германскимъ | 163 | 4,1 | 91704 | 4,1 | 162 | 4,1 | 91653 | 4,2 |
| Великобританскимъ. | 1275 | | 774830 | 33 | 1265 | | 765906 | 34 |
| Французскимъ | 646 | 10,6 | 428823 | 19 | 630 | 10,6 | 420740 | 18 |
| Австро-венгерскимъ | 714 | 11,7 | 297861 | 15 | 712 | 11,7 | 297471 | 13,6 |
| Голландскимъ | 3 | 0,7 | 1219 | 0,9 | 3 | 0,7 | 1219 | 0,9 |
| Бельгійскимъ. | 32 | | 19046 | | 31 | | 19008 | |
| Греческимъ | 677 | 11,3 | 137866 | 7 | 661 | 11,3 | 134602 | 7 |
| Турецкимъ. | 1529 | 25,3 | 88793 | 3,5 | 1466 | 26 | 86231 | 4,6 |
| Итальянскимъ | 202 | 9,7 | 53702 | 2,6 | 198 | 3,7 | 52785 | 2,6 |
| Прочихъ Государствъ. | 14 | | 2044 | | 14 | | 2043 | |

¹ Смотри приложеніе таблица № 61.

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ возрастаетъ весьма быстро какъ по числу судовъ, такъ и по тонажу, какъ въ заграничномъ, такъ и въ каботажномъ плаваніи. Въ 1883 г. пришло въ Батумъ 761 судно тонажемъ 183.969 ластовъ, а въ 1891 г. 1631 судно тонажемъ въ 617.005 увеличеніе, за 9 лѣтъ на 870 судовъ и 433.036 ластовъ.

2. Въ заграничномъ плаваніи въ 1883 году было въ приходѣ 284 судна тонажемъ 84.940 ластовъ, а въ 1891 г. 934 судна и 401.180 ластовъ увеличеніе 650 судовъ и 316.240 ластовъ.

3. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 году было въ приходѣ 477 судовъ тонажемъ 99.029, а въ 1891 г. 697 судовъ тонажемъ 215.825 ластовъ; увеличеніе на 220 судовъ и 116.796 ластовъ. Такимъ образомъ заграничное плаваніе увеличилось по числу почти въ 4 раза, противу каботажнаго и почти вдвое по тонажу, т.-е. по количеству перевезенныхъ грузовъ.

4 Заграничное плаваніе занимаетъ 54,5% числа и 64,2% тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ. На долю каботажна остается менѣ половины числа (45,5%) и немного болѣе трети (35,8%) тонажа.

5. Въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ паровыя суда (57,5% числа и 87,9% тонажа) надъ парусными (42,5% числа 12,1% тонажа). Съ товаромъ пришло менѣ половины (48,5%), а по тонажу нѣсколько болѣе половины (56,5%). Съ балластомъ пришло 51,5% числа и 43,4% тонажа всѣхъ судовъ. Отошло съ товаромъ 88,1% числа 91,1% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что не нашли груза въ Батумѣ и ушли съ балластомъ 11,9% числа и 8,9% тонажа; стало быть иностранныя суда находятъ изобильно обратные грузы, чѣмъ и объясняется быстрое развитіе заграничнаго плаванія.

6. Въ каботажномъ плаваніи преобладаютъ тоже паровыя суда, захватывая 78,8% числа и 95,1% общаго тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. На долю парусныхъ судовъ остается 21,7% числа и только 4,9% тонажа. Другими словами субсидируемые пароходы въ Батумѣ отнимаютъ грузы у своего каботажна, оставляя безъ конкуренціи перевозку грузовъ иностранными судами.

7 Съ товаромъ въ каботажномъ плаваніи пришло 81,2% числа и 74,3% тонажа всѣхъ судовъ; съ балластомъ пришло 18,8% числа и 25,7% тонажа. Съ товаромъ отошло 78,2% числа и 79,9% тонажа, такъ что отошло съ балластомъ 21,8% числа

20,1% тонажа, стало быть, отношеніе груза къ балласту менѣе благопріятно въ каботажномъ, чѣмъ въ заграничномъ.

8. Первое мѣсто по числу судовъ въ заграничномъ плаваніи занимаетъ турецкій флагъ (25.3%); по тонажу этотъ флагъ занимаетъ седьмое мѣсто. Первое мѣсто по тонажу принадлежитъ англійскому флагу (33%); второе французскому (18%); третье австро-венгерскому (13%) и 4-е русскому (12%) флагу. По числу судовъ русскій флагъ занимаетъ пятое мѣсто, имѣя 11,1% всего числа судовъ. Нельзя не обратить при этомъ вниманіе на то, что въ Батумѣ австро-венгерскія и французскія суда оказываются въ большемъ числѣ, чѣмъ гдѣ-либо въ остальныхъ русскихъ портахъ Чернаго моря. Это можно объяснить только тѣмъ, что главный грузъ, отправляемый изъ Батума есть керосинъ и нефтяные продукты, а главнымъ отправителемъ ихъ состоитъ французъ г. Ротшильдъ, который имѣетъ свои керосиновые заводы въ Австро-Венгріи, куда отправляетъ свой дисцилатъ т.-е. керосинъ, запачканный сырою нефтью для того, чтобы платить за него при ввозѣ въ Австрію меньшую пошлину, какъ за сырой продуктъ; биржевыя же свои операціи г. Ротшильдъ ведетъ, главнымъ образомъ на Парижской биржѣ и торгуетъ керосиномъ на французскомъ рынкѣ.

ГЛАВА IV

О современномъ состояніи мореходства на Каспійскомъ морѣ.

До открытія пути въ Индію, мимо мыса Доброй Надежды, Каспійское море, какъ извѣстно, служило главнымъ путемъ для торговли Европы съ Индіей, черезъ южную Россію по рр. Дону и Волгѣ и черезъ Кавказскій перешеекъ, пользуясь рѣками, впадающими здѣсь въ Черное и Каспійское моря и среднеазіатскими государствами, почти безслѣдно исчезнувшими. Путь этотъ былъ закрытъ окончательно уничтоженіемъ турками въ 1456 году всѣхъ Генуэзскихъ колоній на восточномъ берегу Чернаго моря, но объ немъ вспомнили вновь въ настоящемъ столѣтіи, когда желѣзныя дороги дали возможность съ полною безопасностью перевозить грузы дешево и съ такою быстротою, какая немыслима даже при совершенствѣ современныхъ морскихъ судовъ и при сокращеніи вдвое посредствомъ Суэзкаго канала морскаго пути въ Индію мимо мыса Доброй Надежды. Для быстрой доставки почты, пассажировъ и цѣнныхъ грузовъ Европа не довольствуется уже пароходами, которые проходятъ по 20—35 верстѣ въ часъ по окружнымъ морскимъ путямъ, но добивается непрерывной желѣзной дороги, которая прорѣзывала бы по кратчайшему направлению, материка Европы и Азіи; сокращала бы длину пути и представляла возможность привозить грузы со скоростью 60—70 верстѣ въ часъ. Такой путь, въ наше время, изъ области благопожеланій перешелъ уже въ существующій фактъ, ибо намѣченное въ семидесятыхъ годахъ извѣстнымъ знатокомъ Азіи и предсѣдателемъ Лондонскаго Географическаго Общества сэромъ Роулинсономъ, направленіе подобной непрерывной желѣзнодорожной линіи изъ *Остенде*, *Парижа*, *Берлина* и *Вьны* черезъ Константинополь, Скутари, Измидъ, Ангору, Эрзерумъ, Тавризь, Рештъ, Тегеранъ, Шахрудъ, Мешхедъ, Герать и Кандахаръ ка

Шикартуру ¹⁾, уже начата постройкою съ двухъ окончностей: *отъ Константинополя* она уже доведена до *Амюры* нѣмецкими капиталами, при содѣйствіи германскаго правительства; а со стороны Индіи англичанами и *отъ Шикартура*, она дошла уже до Хаджи-Амранскаго хребта, перейдя всѣ считавшіеся недоступными перевалы черезъ горныя хребты, отдѣляющіе Индію отъ остальной Азіи. Если эта дорога не дошла еще до Кандахара, то причиною того сопротивленіе Абдуррахманъ хана, который убѣжденъ и вполнѣ основательно, что, съ водвореніемъ въ Кандахаръ англійскихъ предпринимателей, весь Афганистанъ будетъ присоединенъ къ Англіи.

Въ перечнѣ пунктовъ, черезъ которые должна пройти непрерывная желѣзная дорога изъ Европы въ Индію, читатели вѣроятно замѣтили *Рештъ*, лежащій на Энзелейскомъ заливѣ Каспійскаго моря; *Шахрудъ*, находящійся около 120 верстѣ отъ Астрабадскаго залива, гдѣ расположена наша военно-морская станція, наблюдающая за восточнымъ берегомъ Каспійскаго моря, гдѣ прибрежныя туркмены прежде занимались пиратствомъ и *Мешхедъ*, лежащій въ разстояніи около 150 верстѣ отъ Серакса, находящагося всего въ 133 верстахъ отъ станціи Душака Закаспійской желѣзной дороги. Такимъ образомъ будущая непрерывная желѣзная дорога опять *два раза вводитъ Каспійское море въ соприкосновеніе съ великимъ международнымъ торговымъ путемъ изъ Европы въ Индію*; одинъ разъ непосредственно въ Рештъ, а другой разъ при посредствѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ Шахруда къ Астрабаду. Кромѣ того соединяя Мешхедъ съ русскимъ Сераксомъ вѣтвью около 150 верстѣ, произойдетъ соединеніе съти нашихъ Закаспійскихъ дорогъ съ Индіей, а при посредствѣ линіи Аджи Кабуль-Астара-Рештъ съ сътью Закавказскихъ дорогъ. Такимъ образомъ ходъ историческихъ событій предоставляет Россіи возможность широкаго развитія торговли съ Индіей какъ со стороны Закавказья, такъ и со стороны среднеазіатскихъ нашихъ владѣній, при посредствѣ Волги, Каспійскаго моря и будущихъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя соединяють Москву, центръ русской мануфактурной промышленности, съ берегами Каспія.

Мысль о такомъ пути зародилась въ умѣ геніальнѣйшаго изъ русскихъ государей Петра Великаго, вскорѣ послѣ открытія Балтійскаго моря для русской торговли, прорубивъ въ Петербургѣ

¹⁾ О значеніи Чернаго и Каспійскаго морей въ русской и европейской торговлѣ. Н. Шаврова. — Сборникъ свѣдѣній о Кавказѣ. Томъ II, Тифлисъ 1872 г. стр. 31.

окно въ Европу и заимствуя тамъ все полезное для своего отечества, великій труженикъ не повернулся спиною къ Россіи, чтобы любоваться тѣмъ, что дѣлали западно европейскія государства, обогнавшія насъ въ культурѣ. Ясно понимая, что *вся эта культура не есть результатъ подражанія, а слѣдствіе самостоятельнаго развитія нравственныхъ силъ народа и производительныхъ ресурсовъ страны*, Петръ Великій искалъ прочныхъ опоръ для величія и могущества Россіи не въ союзахъ и трактатахъ съ сосѣдями, а въ самостоятельномъ прогрессѣ русской торгово-экономической жизни. Поэтому, создавая фабрики и заводы, онъ признавалъ необходимымъ обезпечить ихъ будущее развитіе открытіемъ новыхъ рынковъ для сбыта русскихъ фабрикатовъ, безъ конкуренціи обогнавшихъ насъ промышленныхъ народовъ Европы. Такіе рынки были только въ Азіи и до нихъ, изъ Петербурга и Москвы Петръ Великій уже создалъ самый удобный, для его времени, и дешевый водяной путь отъ Каспійскаго моря по Волгѣ, который, притомъ, служилъ и для сбыта въ Европу черезъ Петербургъ и Балтійское море, всѣхъ произведеній современной ему Россіи, но самое Каспійское море, омывающее берега трехъ ближайшихъ азіатскихъ рынковъ: закавказскаго, среднеазіатскаго и персидскаго, оставалось въ сторонѣ и мало участвовало въ русской торговлѣ, такъ какъ всѣ берега его были заселены полудикими, вѣчно враждовавшими между собою, народами; а мореходствомъ на Каспійскомъ морѣ наши предки не занимались, хотя, со времени покоренія царства Астраханскаго въ 1556 гому, между Астраханью, Закавказьемъ и Персіей существовали постоянныя сношенія, что доказывается тѣмъ, что при разграбленіи Сурхай-ханомъ Казикумухскимъ съ лезгинами г. Шемахи въ 1712 году, тамъ ограблено было 300 русскихъ купцовъ и убытки ихъ опредѣлены сотнями тысячъ. Это событіе должно было выяснить Петру Великому какъ велики торговые интересы Россіи на Каспійскомъ морѣ и окружающихъ его странахъ, а такъ какъ разграбленіе Шемахи произошло на другой годъ послѣ неудачнаго Прутскаго мира (1711 г.), то вполне естественно, что Петръ I, отодвинутый отъ Чернаго моря, обратилъ свои заботы на то, чтобы упрочить и обезопасить русскую торговлю въ бассейнѣ Каспія, посредствомъ созданія здѣсь военнаго и коммерческаго флота. Можетъ быть эта мысль появилась и раньше еще въ 1691 г., въ началѣ царствованія Петра I, когда хивинскій ханъ присылалъ посла съ предложеніемъ построить на восточномъ берегу Каспійскаго моря укрѣпленіе и уста-

новить отъ него ближайшій караванный путь въ Хиву, для торговли съ Россіей. Но тогда преобразователь Россіи еще приготовлялся къ своей великой службѣ отечеству и предложеніе это не было принято. Тѣмъ не менѣе оно послужило поводомъ для первой описи береговъ Каспія, которая продолжалась 5 лѣтъ.¹⁾ Въ 1713 г. именитый Туркменъ Хаджи-Нефесъ прибылъ въ Петербургъ съ предложеніемъ занять земли при устьѣ Аму Дарьи, изобилующія, по его словамъ, золотыми розсыпами и предлагалъ повернуть Аму въ Каспійское море. Конечно добыча золота не могла заинтересовать Великаго Преобразователя Россіи, но возможность при помощи поворота Аму Дарьи, проникнуть воднымъ путемъ въ глубину Азіи, увлекла его. Геніальная прозорливость подсказала Петру I что *не вѣншія пассивная торювля съ Европою, черезъ Петербургъ, но промышленность вѣншняя и вѣншняя, активная торювля съ Азіей*, могутъ создать богатство и могущество Россіи. Каспійское море представлялось наиболѣе удобнымъ для такой активной торговли, но для этого недостаточно было сношеній съ полудикими прибрежными обитателями Каспія, а надо было проникнуть, черезъ ихъ территоріи, до богатой Индіи. Вся широта патріотическаго замысла Петра Великаго ясно выразилась въ экспедиціяхъ Бухгольца, со стороны Сибири, въ Китайскій Туркестанъ (1714); Бековича Черкаскаго въ Хиву (1716) и въ личномъ его походѣ въ Персію, въ 1722 году. „Отъ Астрабада“, писалъ Петръ Великій Соймонову во время похода 1722 года, *до Балха и Бадакшана 12 только дней ходу, а тамъ, во всей Бухаріи средина всѣхъ восточныхъ коммерцій и тому пути никто помѣшать не можетъ*“²⁾ Разстояніе до Балха и Бадакшана со словъ Хаджи Нефеса, здѣсь не точно, но мысль о пути въ Индію вѣрна и выражена ясно. Еще яснѣе подтверждается она въ наказѣ, данномъ Бековичу-Черкасскому 14 Февраля 1716 года, гдѣ прямо сказано: „отпуститъ купчину по Аму Дарьѣ рѣкѣ въ Индію, наказавъ ему, чтобы извѣхалъ ее пока суды могутъ идти, а оттолъ бы ѣхать въ Индію отыскивать сухой путь и особливо водный“³⁾.

Въ инструкціи лейтенанту Кожину, получившему это порученіе, сказано: „ѣхать ему водою, Аму-Дарьей рѣкою, сколько воз-

1) Морская географія Каспійскаго водоема Н. Филиппова. Москва 1884 г. стр. 15-я.

2) Аму Дарья и Узбой. Посвящ. Предсѣд. Геогр. Общества печатано въ Самарской губ. типогр. стр. 13.

3) Тамъ же стр. 9-я.

*можно до Индіи, подь образомъ купчины, а настоящее дѣло чтобы до Индіи путь водяной сыскать*¹⁾

Такого пути, какъ извѣстно, нѣтъ, а потому и найти его не удалось. Впрочемъ Кожину, какъ извѣстно, не пришлось и отыскивать этотъ путь такъ какъ онъ не пошелъ въ Хиву вмѣстѣ съ Княземъ Черкасскимъ, а послѣ гибели отряда послѣдняго, о путешествіи по средней Азіи нечего было и думать. Однако Петръ I не отказался отъ своего намѣренія доставить Россіи торговый путь въ Индію, но выбралъ для него лучшее направленіе, именно: *не отъ восточнаго, а отъ южнаго берега Каспія*, до котораго отъ Петербурга уже устраивался водный путь. Для этого онъ вступилъ въ переговоры съ Персіей объ уступкѣ Россіи Гилана и Мазандерана. Посланный въ Персію посломъ Волинскій, возвратившись въ 1718 году, сообщилъ, что шахъ согласенъ уступить эти провинціи, но, при тогдашнемъ смутномъ внутреннемъ состояніи Персіи, обѣщаніе шаха мало значило и Петръ I началъ готовиться къ занятію южнаго берега военною силою; для чего, въ 1819—1820 годахъ, производилась съемка западнаго и южнаго береговъ Каспія,²⁾ а въ 1722 году, когда были готовы суда для перевозки войскъ и провіанта и собраны войска, Петръ I лично повелъ ихъ въ Персію, но не моремъ, а сухопутно по западному берегу Каспія такъ какъ его, импровизированный въ Астрахани, флотъ не былъ надеженъ для отдаленныхъ морскихъ операцій. По пріѣздѣ въ Астрахань (1722 г.) Петръ, рассчитывая на дальнѣйшее развитіе мореходства на Каспій, особливо въ виду благопріятнаго географическаго положенія для торговли съ Азіей, заложилъ въ Астрахани корабельную верфь. Нельзя не признать величія и правдивости мысли Петра Великаго, вызвавшей походъ 1722 года. Полудикіе, вѣчно враждовавшіе между собою обитатели береговъ Каспія не могли ни общать, ни дать безопасности торговлѣ какъ сухопутной, такъ и морскою. Единственнымъ средствомъ достигнуть этого было водвореніе среди ихъ русской власти. Нѣкогда могущественная Персія, разстроенная внутренними смутами, не могла воспрепятствовать занятію принадлежавшихъ ей прикаспійскихъ провинцій, а занятіе ихъ *навсегда обезпечивало за Россіей господство на сухопутномъ торговомъ пути изъ Европы въ Индію*. Въ самой Индіи въ то время, послѣ смерти Ауренгзеба и послѣдовавшихъ за нею между-

¹⁾ Тамъ же стр. 9 я.

²⁾ Морская Географія Каспійскаго водоема Н. М. Филипова. Москва 1884. стр. 19.

усобій, англійская торговля только начинала усиливаться. Французы изъ своей колоніи, въ Пондишери, противодействовали водворенію англійскаго вліянія и какъ извѣстно на столько успѣшно, что въ войну 1746—1748 годахъ, знаменитый Дюплей (Dupleix) отнялъ у Англичанъ весь Мадрасъ и за ними остался только фортъ Св. Давады, близъ Пондишери, въ которомъ заперся въ послѣдствіи знаменитый Клайвъ (Clive),¹⁾ съ другими бѣглецами. Такимъ образомъ водвореніе русской торговли въ Индіи, въ эпоху Петра Великаго, не встрѣтило бы никакого противодействія ни англичанъ, ни французовъ, тѣмъ болѣе, что мы появились бы съ суши въ сѣверныхъ провинціяхъ Индіи, слишкомъ далеко отъ тѣхъ береговъ Индостана, гдѣ воевали за господство въ Индіи англичане и французы. Опираясь, исключительно, на далекія морскія сообщенія съ Европою вокругъ мыса Доброй Надежды, они никогда не могли бы ни вмѣстѣ, ни порознь мѣшать намъ своею конкуренціею и враждою.

Обстоятельства не позволили Петру I привести въ исполненіе свой великій планъ *открытія для Россіи торюваго пути въ Индію*. Онъ долженъ былъ возвратиться въ Петербургъ, но оставленные имъ сподвижники пошли впередъ, заняли, по его указанію Баку, „яко ключъ всего нашего дѣла въ тѣхъ краяхъ“ а затѣмъ Рештъ и весь южный берегъ Каспія. Въ 1735 году, знаменитый Биронъ, не нашелъ возможности содержать войска на побережьяхъ Каспія и занятые нами при Петрѣ Великомъ провинціи на южномъ и западномъ берегахъ Каспія были возвращены, безъ всякаго вознагражденія, Надиръ-Шаху. Вторично Дербентъ, Куба и Баку были заняты графомъ Зубовымъ, во время похода его въ 1796 году, но оставлены. Баку сдалась въ 1806 г. князю Циціанову, но во время переговоровъ съ бакинскимъ ханомъ Хуссейнъ Кули-ханомъ, знаменитый кавказскій дѣятель былъ убитъ и Баку, уже въ третій и послѣдній разъ, взята была генераломъ Булгаковымъ 2 Іюня 1806 года. Ленкорань 1 Января 1813 года взята штурмомъ знаменитымъ кавказскимъ героемъ генераломъ Котляревскимъ и, по Гюлистанскому трактату (13 октября 1813 г.), вмѣстѣ со всѣмъ своимъ раіономъ: Талышинскимъ ханствомъ, навсегда присоединена къ Россіи. Съ тѣхъ поръ граница наша съ Персіей на западномъ берегу Каспія осталась безъ перемѣны и по Туркманчайскому трактату (10 Фев.

¹⁾ The Indian Empire, its history, people and products by W W Hunter. London. 1882 page 282.

раля 1828 г.), измѣнившему сухопутную границу Персіи съ Закавказьемъ. По статьѣ 8 Туркманчайскаго трактата установлена полная взаимность плаванія для русскихъ и персидскихъ торговыхъ судовъ вдоль береговъ Каспія. Относительно же военныхъ судовъ, статья 8-я говоритъ: *какъ издревле одни военныя суда, подъ Россійскимъ флагомъ могли имѣть плаваніе на Каспійскомъ морѣ, то по сей причинѣ предоставляется и подтверждается имъ и нынѣ сіе исключительное право, съ тѣмъ, что кромѣ Россіи, никакая другая держава не можетъ имѣть на Каспійскомъ морѣ судовъ военныхъ*“ Для обезпеченія же персидскихъ береговъ учреждено постоянное крейсерство русскихъ судовъ, имѣющихъ постоянную стоянку на островѣ Ашуръ-аде въ Астрабадскомъ заливѣ.

Восточный берегъ Каспіи какъ совершенно безлюдный, прилежающій къ бесплоднымъ, широко-раскинувшимся песчанымъ пустынямъ, не былъ занятъ нами до 1836 г., когда при началѣ залива Мертваго Култука построено было Александровское поселеніе, которое въ 1846 году перенесено на болѣе удобное мѣсто при Тюбъ-Караганской бухтѣ и переименовано въ Новонетровское укрѣпленіе, а затѣмъ въ фортъ Александровскій.

Послѣ Крымской кампаніи, когда Парижскій трактатъ остановилъ наше историческое движеніе на Черномъ морѣ, Азія съ ея необозримыми рынками, обратила особое вниманіе наше и тогда же начался рядъ изысканій и трудовъ о торговыхъ путяхъ Россіи съ Азіей, особенно интересовавшихъ нашихъ коммерсантовъ, учредившихъ въ Петербургѣ Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ. Въ 1869 году по ходатайству этого Общества былъ занятъ Красноводскъ, извѣстный еще со времени экспедиціи князя Черкасскаго за лучший портъ на восточномъ берегу для того, чтобы сдѣлать Красноводскъ началомъ желѣзнодорожной линіи въ Самаркандъ черезъ Хиву. Но, какъ извѣстно, черезъ два года явились другіе проекты о постройкѣ дороги отъ Оренбурга въ Туркестанъ или отъ Уральска къ Аральскому морю, и только необходимость усмирить текинцевъ, враждовавшихъ противу насъ послѣ занятія Красноводска, заставила построить желѣзную дорогу отъ береговъ Каспія. Но началась эта дорога не отъ Красноводска, а отъ мелководнаго Михайловскаго залива, на полуостровѣ Дарджъ, и только теперь, послѣ перекочевокъ въ бухту Св. Ксеніи и въ Узунъ-ада, Красноводскъ вновь признанъ тѣмъ, чѣмъ онъ долженъ быть, именно: за начало желѣз-

ной дороги, соединяющей восточный берег Каспія со внутренностію Средней Азіи.

Въ послѣднее время опять выплываетъ, при содѣйствіи общества Рязанско-Уральской дороги, проектъ проведенія дороги отъ Уральска къ Аральскому морю и къ устью р. Сыръ-Дарьи съ продолженіемъ до Туркестана и удивительнаго тутъ нѣтъ ничего! Не государственныя задачи, а наиболѣе быстрые способы личнаго обогащенія, руководятъ дѣйствіями частныхъ лицъ и обществъ, синдикатовъ и предпріятій, въ особенности такъ художественно ловко скомбинированныхъ, какъ сооруженіе начальнаго участка великой Сибирской Тихоокеанской дороги, *не по прямому пути*, изъ Москвы на Нижній и Казань, черезъ Екатеринбургъ, а изъ Москвы *въ обходъ Нижняго Новгорода*, на Рязань и Казань и *въ обходъ Екатеринбурга*, черезъ Рязань, Самару, Уфу и Златоустъ къ Челябинску. Всѣ прежніе, уже сошедшіе со сцены профессора концессионерной магіи, вѣроятно повернулись въ гробахъ отъ зависти, при удачѣ Рязанско-Казанской комбинаціи, ибо *имъ во всю жизнь не удалось направить желѣзную дорогу въ Сибирь мимо Москвы* отъ Петербурга на *Володу*, а ихъ послѣдователямъ удалось таки удалить Москву на 400 верстъ далѣе отъ Сибири!... Но это маленькое неудобство, вѣроятно, будетъ устранено, когда всероссійская выставка, которую предполагается открыть въ Нижнемъ-Новгородѣ, именно ради Сѣверовосточной Россіи, выяснитъ, что изъ Нижняго Новгорода нѣтъ ходу ни въ Казань, ни въ Сибирь, а надо поворачивать назадъ, на западъ и югъ, на Москву и Рязань, чтобы отправлять свои товары въ Сѣверовосточныя области Россіи.

Надо однако думать что существованіе желѣзной дороги отъ восточнаго берега Каспія до Самарканда, съ ожидаемымъ продолженіемъ до Ташкента, т.е. существованіе непрерывной желѣзнодорожной линіи, пересѣкающей рѣки Аму и Сыръ-Дарью и, стало быть, захватывающей въ свой районъ, при посредствѣ Каспія, перевозку всѣхъ богатыхъ, разнообразныхъ произведеній бассейновъ обоихъ этихъ рѣкъ, представляетъ несокрушимый фактъ, объ который разобьются всѣ искусныя комбинаціи, доказывающія необходимость обойти Каспійское море и водный отъ него путь до Нижняго и Петербурга, особою желѣзнодорожною линіей *отъ Уральска*, или другаго пункта существующей *сѣти къ Аральскому морю*, линіи, которая, проходя по безплодной и безводной степи, вдали отъ плодородныхъ земель, никогда не можетъ имѣть того торговаго экономическаго и стратегическаго

значенія, какъ Закаспійская желѣзная дорога, проходящая черезъ Ахаль-Текинскій и Мервскій оазисы, не далеко отъ богатыхъ странъ какъ Персія и Афганистанъ; пересѣкающая Бухару, Ферганскую область и самую богатую и плодоносную часть Туркестана. По этому можно спокойно ждать постройки вѣтви отъ Мулла-Кары до Красноводска, когда окончатся вѣ тяжкія испытанія для морскихъ судовъ и товаровъ въ построенныхъ временно, въ видѣ опыта, приморскихъ портахъ въ родѣ Узунъ-Ада, портахъ совершенно неспособныхъ содѣйствовать развитію мореходства, ибо они ставятъ таковое въ самыя неблагоприятныя условія для развитія. Лучше совсѣмъ не имѣть порта, чѣмъ имѣть вмѣсто порта такое мѣсто, гдѣ трудно и опасно, не обязательно при-ставать, ибо въ другомъ пунктѣ таможенными не дозволяется ни грузить, ни выгружать товаровъ. Предоставляя господамъ комбинаторамъ воспѣвать прелести Аральскаго моря и сочинять легенды о великомъ предназначеніи онаго, въ будущихъ историческихъ судьбахъ всего человѣчества и русской торговли, посмотримъ, что есть, что существуетъ въ видѣ неустрашимыхъ фактовъ, характеризующихъ значеніе Каспійскаго моря въ экономической жизни Россіи и развитіи ея торговаго и морскаго могущества.

Въ началѣ главы мы уже упоминали о томъ значеніи, какое имѣло Каспійское море до открытія пути въ Индію мимо мыса Доброй Надежды и о томъ, какое важное значеніе, въ интересахъ Россіи, оно опять должно получить съ окончаніемъ, уже начатой съ обѣихъ оконечностей, непрерывной желѣзной дороги изъ западной Европы въ Индію, и, потому, теперь будемъ говорить только о настоящемъ, т. е. о современномъ значеніи для Россіи Каспійскаго моря.

Каспійское море, при посредствѣ Волги, соединяетъ центральныя и сѣверовосточныя провинціи Россіи, гдѣ процвѣтаетъ русская національная промышленность и горнозаводская (уральская) дѣятельность, съ тремя самостоятельными рынками: Закавказскимъ, Персидскимъ и Среднеазиатскимъ, на которыхъ мы запа-саемся, болѣе дешево и изъ первыхъ рукъ, произведеніями южнаго климата, которыя не могутъ культивироваться во внутреннихъ нашихъ провинціяхъ и которыя мы приобретаемъ, при посредствѣ иностранныхъ комиссіонеровъ, по болѣе высокой цѣнѣ въ Гамбургѣ, Берлинѣ, Лондонѣ и пр.

Торговля на этихъ рынкахъ весьма выгодна для Россіи. По отношенію къ народамъ, заселяющимъ сосѣднія азіатскія страны.

Россія находится въ такомъ же положеніи, въ какомъ находится западная Европа по отношенію къ Россіи. Мы далеко обогнали Азію въ области культуры, техники и промышленности. Намъ приходится снабжать Азію фабрикатами и получать взамѣнъ ихъ сырыя произведенія южныхъ странъ, потребляемые, въ громадныхъ количествахъ на нашемъ внутреннемъ рынкѣ. Потребленіе же фабрикатовъ въ полудикихъ странахъ водворяется весьма медленно и только тамъ, гдѣ устанавливается прочная власть и безопасность. Въ силу этого совершенно естественно, что балансъ нашей внѣшней торговли съ азіатскими странами оказывается не благопріятнымъ: мы больше покупаемъ южныхъ произведеній, чѣмъ продаемъ своихъ фабрикатовъ, а отсюда у насъ *составилось ложное понятіе о невыгодности для Россіи азіатской торговли* и на нее, до настоящаго царствованія, весьма мало обращалось вниманія, какъ доказываетъ сѣтъ желѣзныхъ дорогъ, предназначенная исключительно для сбыта нашего сырья въ Европу и не имѣющая ни одной линіи, которая открывала бы прямой сбытъ московскимъ фабрикатамъ на сѣверныя, восточныя и южныя наши окраины и даже къ Каспійскому морю. Но заблужденія о малой выгодности азіатской торговли исчезнетъ само собою, если мы будемъ анализировать *внѣшнюю торговлю Россіи въ совокупности, а не отдѣльно одну торговлю съ Азіей*. Тогда мы убѣдимся, что по мѣрѣ увеличенія покупки южныхъ произведеній, напримеръ рису или хлопка, въ Персіи, Закавказьи и Средней Азіи, количество этихъ продуктовъ, приобретаемое на европейскихъ и на американскихъ рынкахъ, уменьшается; а такъ какъ, у себя, на окраинахъ и въ сосѣднихъ съ ними странахъ, мы покупаемъ все это дешевле, перевозимъ ближе, на своихъ собственныхъ пароходахъ и вагонахъ, то очевидно азіатская торговля должна обогащать насъ не только сокращеніемъ расходовъ при покупкѣ, но и развитіемъ нашего національнаго мореходства и желѣзнодорожной сѣти, получающихъ для перевозки и значительные грузы.

Западнымъ державамъ крайне непріятно всякое усиленіе нашей торговли съ Азіей потому, что *во первыхъ*: это приноситъ имъ прямыя потери, вслѣдствіе устраненія ихъ коммиссіонерскихъ услугъ и службы иностраннаго мореходства; а *во вторыхъ*: мы являемся ихъ конкуррентами на рынкахъ Средней Азіи, гдѣ они желали бы также господствовать, какъ въ Индіи, Африкѣ и у насъ. Усилія иностранцевъ отодвинуть насъ отъ Каспійскаго моря и захватить посредничество въ торговлѣ съ рынками, окружающими Каспій, до сихъ поръ не удавалось, благодаря исключитель-

ному господству русскаго флага на этомъ морѣ, что совсѣмъ исключаетъ всякую попытку иностранцевъ водворить здѣсь свою торговлю иначе, какъ подъ условіемъ русскаго подданства.

Какъ желательно было англичанамъ пробраться черезъ Каспійское море, во внутренность Азіи, можно судить потому, что вслѣдъ за покореніемъ Астрахани въ 1556 году, именно: въ 1557 году англійскій путешественникъ Антоній Дженкинсонъ уже съѣздивъ черезъ Москву и Астрахань въ Хиву и Бухару и повторилъ это путешествіе другой разъ въ 1562 году. Послѣ похода Петра I въ 1722 году интересъ Англичанъ къ Каспійскому морю возрастаетъ еще сильнѣе и они великодушно предлагаютъ Россіи свои услуги для успѣнія русской торговли. Для чего, съ разрѣшенія нашего правительства, образована была Джономъ Эльстономъ частная англійская компанія, которой было разрѣшено строить корабли и плавать по Каспію на торговыхъ судахъ. Но, разумѣется, вышло изъ этого то, что должно быть. Компанія, вмѣсто содѣйствія торговлѣ Россіи съ Персіей, начала содѣйствовать Надиръ-Шаху въ военныхъ операціяхъ противу Дагестана. Когда Гилянъ и Мазандеранъ были возвращены Надиръ-Шаху, Эльстонъ поступилъ къ нему на службу и построилъ для него 20 ти пушечный военный корабль. Торговая англійская компанія начинала открыто продавать интересы Россіи, а потому, по воцареніи императрицы Елизаветы, именно въ 1745 году, англорусская компанія, образованная Эльстономъ, была упразднена и была обязана продать русскимъ купцамъ всѣ свои корабли на Каспійскомъ морѣ.

Слѣдующею, и притомъ, удовлетворительною попыткою англичанъ проникнуть, при содѣйствіи Россіи, на рынки, окружающіе Каспій, было *учрежденіе Закавказскаго транзита*. Это предпріятіе, созданное подъ флагомъ заботы о развитіи благосостоянія Закавказья, пошло очень успѣшно для англичанъ, ибо встрѣчало сочувствіе всѣхъ либеральныхъ администраторовъ Кавказа. Этимъ объясняется продолжительность существованія Закавказскаго транзита (съ небольшими перерывами съ 1816 по 1883 годъ), который наносилъ весьма большой вредъ русской торговлѣ и только послѣ чрезвычайныхъ ходатайствъ московскаго купечества, былъ закрытъ въ 1883 году. Теперь, съ водвореніемъ въ Баку монопольнаго финансоваго господства г. Ротшильда, водвореніе иностранной торговли на Каспій и окружающихъ его рынкахъ, представляется весьма вѣроятнымъ, подъ флагомъ Каспійскаго Черноморскаго нефтянаго и торговаго товарищества или другого ква-

сі-акціонернаго предпріятія, которое, конечно, должно быть также полезно для отечественной промышленности и торговли, какъ и предпріятіе г. Эльстона. Съ закрытіемъ транзита англичане потеряли надежду проникнуть съ своими товарами въ Азію черезъ Закавказье и Каспійское море и сосредоточиваютъ нынѣ всѣ свои усилія на томъ, чтобы *обойти послѣднее и пробраться мимо Каспія на азіатскіе рынки, принадлежащіе Россіи въ силу ея географическаго положенія*. Такое значеніе имѣютъ всѣ дороги, сооружаемыя и проектированныя, съ одной стороны отъ портовъ Чернаго, Мраморнаго и Средиземнаго морей на Алеппо и Багдадъ къ Персидскому заливу; а съ другой стороны дороги отъ Персидскаго залива, Оманскаго залива и со стороны Индіи. Такого назначенія строящихся и проектируемыхъ дорогъ отъ Кариба, Бендеръ-Бушпира, Бендеръ-Абасси, Пешавера и Шикарпура къ Герату, Кабулу и Тегерану, съ цѣлью ближайшей и дешевой доставки западно-европейскихъ фабрикатовъ на рынки, окружающіе Каспій. Самою опасною для нашей торговли на Каспій была бы желѣзная дорога отъ Кариба (на Персидскомъ заливѣ) до Решта; длиною всего около 800 верстъ, т. е. не длиннѣе Закавказской и короче Закаспійской дороги. Что эта дорога будетъ построена, какъ только мы дойдемъ до Тегерана, особенно при помощи г. Полякова, это не подлежитъ сомнѣнію, а потому, для сохраненія нашихъ азіатскихъ рынковъ и, стало быть, для развитія торговаго мореходства на Каспій, необходимо противодіе противу этой ядовитой затѣи враговъ Россіи. Оно состоитъ въ постройкѣ прямой и самой близкой дороги отъ Москвы, черезъ Царицынъ, до Петровска, т. е. до береговъ Каспія съ продолженіемъ на Баку, Астарту до Решта и Тегерана ¹⁾. По этой дорогѣ Москва, Донъ и Уралъ могутъ доставить свои фабрикаты скорѣе и дешевле того, во что они обойдутся нашимъ конкурентамъ, при отправкѣ своихъ товаровъ кружнымъ путемъ черезъ Суэзскій каналъ до Карибы и отъ Карибы до Решта. Доставка же громоздскихъ персидскихъ товаровъ (рисъ, миндаль, сухіе фрукты) на нашъ внутренній рынокъ, при помощи Каспія и Волги, всегда сдѣлаетъ эти товары болѣе дешевыми и выгодными для русскихъ потребителей, чѣмъ тѣ же товары, доставляемые изъ Индіи или Персіи, кружнымъ морскимъ путемъ въ Гамбургъ и Лондонъ, для перепродажи въ Россію, черезъ Петербургъ и сухопутную границу. Такимъ образомъ *на Каспійскомъ морѣ мы находимся въ*

¹⁾ Русскій путь въ Закавказье Н. А. Шаврова Спб. 1884 года.

самых благоприятных условиях для развитія активной вѣнчней торговли на рынкахъ, окружающихъ Каспій. Географическимъ положеніемъ и трактатами наша самостоятельная, національная торговля совершенно обезпечена отъ захвата иностранцами и, можетъ быть, вслѣдствіе такой полной обезпеченности, со времени покоренія царства Астраханскаго и до настоящаго благополучнаго царствованія, на эту торговлю обращалось меньше всего вниманія. Мы упоминали объ ограбленіи 300 русскихъ купцовъ въ Шемахъ въ 1712 году, но эти русскіе купцы были армяне и выходцы изъ Индіи, поселившіеся въ Астрахани. Коренное же русское московское купечество всегда принимало весьма слабое участіе въ этой торговлѣ, а со времени учрежденія Нижегородской ярмарки, совсѣмъ, перестало интересоваться ею, такъ какъ персидскій и закавказскій товаръ самъ появлялся съ „восточными человѣками“ на Нижегородской ярмаркѣ и московскимъ купцамъ оставалось только выбирать и покупать! Правда, передовые русскіе коммерческіе дѣятели: Голубковъ, Кокоревъ, Коншинъ, Морозовъ и многіе другіе понимали великое значеніе и пользу развитія торговли въ бассейнѣ Каспія, но безъ удобныхъ путей сообщенія для русскихъ товаровъ и при устройствѣ удобныхъ транзитныхъ путей, черезъ Закавказье, въ интересахъ усиленнаго сбыта иностранныхъ товаровъ въ Персію и Среднюю Азію, Московская торговля оставалась въ сторонѣ и всѣ патріотическія успія направить туда нашу коммерческую дѣятельность оставались тщетными!

Новая эра началась для Каспія съ 1873 года, когда прекращена была сдача въ аренду нефтяныхъ источниковъ въ Баку и они предоставлены общей эксплуатаціи. Необыкновенно быстрый ростъ нефтянаго производства съ тѣхъ поръ, а главное, постепенное приспособленіе сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ для отопленія паровыхъ котловъ, а также придуманный г. Нобелемъ, способъ перевозки нефти и нефтяныхъ остатковъ (мазута) и керосина безъ тары, простымъ наливомъ на суда, вызвали весьма быстрый ростъ мореходства по Каспію и судоходства по Волгѣ. Въ 1873 году всѣхъ судовъ по всѣмъ портамъ Каспія считалось въ приходѣ 6.201, а въ 1891 году это число выражается итогомъ въ 12.556 судовъ тонажемъ 2.354.486 ластовъ или болѣе 235 мил. пуд. Сдѣлалось это не потому, чтобы общество „Кавказъ и Меркурій“, изъ полученныхъ имъ колоссальныхъ субсидій, удѣлило что-либо для развитія русскаго торговаго мореходства, но послѣднее развилось самостоятельно, вслѣдствіе появле-

нія въ громадномъ количествѣ грузовъ для перевозки моремъ. Въ 1891 году г. вывезено изъ Баку въ порты Каспія нефтяныхъ остатковъ 103.751.715 пуд., сырой нефти 10.911.000 пудовъ, керосину 25 781.700 пудовъ и смазочныхъ маселъ 872.691 пуд., всего болѣе 140 милліоновъ пуд., но это не все! Черезъ Бакинскую таможенную отправлено въ Персію 2.752.000 пудовъ, да каботажемъ въ русскіе порты во много разъ болѣе. Къ этому надо прибавить привозъ всѣхъ приходшихъ товаровъ въ Астрахань и отправку грузовъ изъ Астрахани въ Персію всего 1.770.000 пуд., да привозъ товаровъ въ Астрахань изъ Узунъ-Ада, не менѣе того же количества; словомъ, если принять въ расчетъ каботажную перевозку, то количество грузовъ, подлежащихъ морской перевозкѣ на Каспій, въ 1891 году превзойдетъ 200 мил. пудовъ, а потому вполне естественно, что общій тонажъ судовъ, приходшихъ во всѣ русскіе порты Каспія, опредѣлился на 1891 годъ въ 2.354.486 ластовъ, а тонажъ, отошедшихъ судовъ—2.364.390 ластовъ. По мѣрѣ появленія грузовъ строились и суда, ибо морская перевозка представляетъ очень выгодное предпріятіе на морѣ, которое замерзаетъ только въ сѣверной части, а $\frac{2}{3}$ коего доступны для мореходства круглый годъ.

Нефтяное дѣло, достигнувшее до искусственнаго перепроизводства на кредитъ г. Ротшильда, переживаетъ теперь кризисъ, но этотъ кризисъ есть кризисъ исполнителей, критическое положеніе современныхъ нефтепромышленниковъ, а не кризисъ нефтянаго дѣла, которое на развалинахъ благосостоянія многихъ легкомысленныхъ коммерсантовъ, принимавшихъ кредитъ т. е. чужія занятія деньги за свои собственныя и неподумавшихъ о грядущихъ затрудненіяхъ, при срочномъ погашеніи сдѣланныхъ займовъ, будетъ процвѣтать еще сильнѣе и быстрѣе чѣмъ прежде, ибо условія добычи и обработки нефти въ Баку и теперь, какъ и прежде, несравненно выгоднѣе чѣмъ гдѣ-либо въ Пенсильваніи, Бирмѣ или Галиціи, а потребность въ нефтяныхъ продуктахъ для освѣщенія и отопленія можетъ только возрасти по мѣрѣ удобства ихъ доставки и удешевленія. Потребность Россіи въ произведеніяхъ Закавказья, Средней Азіи и Персіи можетъ также только возрасти на нашемъ внутреннемъ рынкѣ даже быстрѣе расширенія ихъ культуры, а потому и потребность въ перевозкѣ этихъ произведеній по Каспію на нашъ внутренній рынокъ, въ будущемъ можетъ только возрасти. Закавказская и Закаспійскія желѣзныя дороги, а равно вновь открытая Бесланъ - Петровская и намѣченная г. Поляковымъ Тегеранъ-Рештская линія,

неизбѣжно должны доставлять изъ году въ годъ прогрессирующее количество грузовъ на берега Каспія, для перевозки ихъ моремъ и Волгою на всѣ рынки сѣверовосточной половины Россіи, а также по сѣти желѣзныхъ дорогъ и Черному морю въ южную и югозападную часть нашего отечества. Водная перевозка этихъ грузовъ всегда будетъ дешевле желѣзнодорожной перевозки по самымъ минимальнымъ тарифамъ, а удешевленіе южныхъ произведеній особенно желательно не только въ интересахъ развитія мореходства на Каспій, но и для общегосударственныхъ интересовъ всей Россіи. Нельзя забывать, что два изъ прикаспійскихъ рынковъ, имено Закавказье и Средняя Азія, составляютъ наши собственныя окраины, правильное развитіе коихъ зависитъ отъ степени прочной торговоэкономической солидарности съ коренною Россіею. Надо помнить, что жертвы Россіи, для охраненія безопасности этихъ окраинъ, должны вознаграждаться увеличеніемъ благосостоянія русскаго народа посредствомъ раціональнаго обмѣна произведеній и этого очень не трудно достигнуть, притомъ различіи климата и уровня промышленности, какое существуетъ между нашими окраинами и центральною Россіею. Пояснимъ фактами.

Въ 1872 году привезено было рису по Европейской границѣ 607.000 пуд. на сумму 1.706.000 руб., а по азіатской границѣ 71.000 пудовъ на сумму 79.000 руб. Въ 1891 году снабженіе Россіи рисомъ совершенно измѣнилось: по европейской границѣ привезено только 145.761 пудъ на 457.110 рублей, а по Кавказско-Каспійской границѣ 2.144.096 пуд. на сумму 1.962.237 рублей. Стало быть, увеличивъ потребление риса въ народной массѣ на 1.722.206 пудовъ, противу 1872 года, мы заплатили западнымъ комиссіонерамъ въ 1891 году 1.249.000 руб. менѣе, а сами купили рисъ у русскихъ производителей по цѣнѣ 80 коп. вмѣсто 1 р. 50 к., какъ приходилось платить намъ при покупкѣ на рынкахъ Западной Европы въ 1872 году. Всю же уплоченную за домашній рисъ сумму 1.962.237 рублей, мы не вывезли за границу, для обогащенія иностранцевъ, но роздали русскимъ подданнымъ, затратили на увеличеніе благосостоянія и культуры собственныхъ окраинъ.

Еще не далеко то время, когда у насъ совсѣмъ не было дома хлопка, пригоднаго для московской хлопчатобумажной промышленности и Россія приобрѣтала американскаго, индійскаго и египетскаго хлопка до десяти милліоновъ пудовъ, на сумму отъ 70—80 милліоновъ рублей. Во время междоусобной войны между

сѣверными и южными Штатами наша промышленность осталась безъ хлопка и должна была сократить хлопчатобумажное производство за недостаткомъ или дороговизною хлопка. Подобный искусственный кризисъ хотя и миновалъ благополучно, но можетъ повториться еще съ большею силою при всякой европейской войнѣ, которая прекратитъ подвозъ хлопка по сухопутной западной границѣ и по морямъ Балтійскому и Черному. Только одно Каспійское море и сѣтъ идущихъ отъ него дорогъ всегда останутся въ нашемъ распоряженіи и, потому, снабженіе нашей хлопчатобумажной промышленности собственнымъ и персидскимъ хлопкомъ представляетъ особенную важность не только для фабрикантовъ московскаго района, но и для всего населенія Россіи, ибо прекращеніе работъ на фабрикахъ, выдѣлывающихъ и обдѣлывающихъ хлопчатобумажныя ткани, оставило бы безъ заработковъ многія сотни тысячъ населенія и тѣмъ еще болѣе усилило бы народное бѣдствіе, неизбежно вызываемое современными войнами. Оба эти примѣра хотя, повидимому, вовсе не относятся къ мореходству, но, въ дѣйствительности, имѣютъ съ нимъ тѣсную, причинную связь. Если *вмѣсто покупки на наличныя деньги за границу* большей части тѣхъ статей, которыя, по таможеннымъ отчетамъ, именуются „жизненными припасами“, „сырыми и полубработанными продуктами“, состоящими, преимущественно, изъ произведеній южнаго климата, которыя не могутъ культивироваться, на всей громадной площади центральной и сѣверо-восточной Россіи *мы будемъ получать* эти статьи съ нашихъ южныхъ азіатскихъ окраинъ, то мы не только сбережемъ колоссальныя массы звонкой монеты у себя дома, но и употребимъ эту массу денегъ на усиленіе культуры нашихъ окраинъ, т. е. на увеличеніе благосостоянія собственныхъ подданныхъ и создадимъ грандіозное количество грузовъ для перевозки по Каспійскому и Черному морямъ и по сѣти желѣзныхъ дорогъ, идущихъ отъ ихъ береговъ на внутренній русскій рынокъ. Намъ, поэтому, вовсе не нужно Кромвелевскаго акта, которымъ сохраняла Англія за кореннымъ населеніемъ метрополіи, всѣ выгоды отъ торговли съ заморскими колоніями. Наши колоніи, въ силу историческихъ и географическихъ причинъ, находятся не за океанами, а на собственныхъ окраинахъ, составляющихъ сухопутное продолженіе общей государственной территоріи. Съ насъ довольно Туркменчайскаго и Андріанопольскаго трактатовъ, которые обезпечиваютъ перевозку произведеній русскихъ южныхъ окраинъ на судахъ каботажнаго плаванія. Для усиленія развитія послѣдняго,

необходимо усиленное развитіе благосостоянія побережій Чернаго и Каспійскаго морей и усиленная культура южныхъ произведеній въ Закавказь и Закаспійскомъ краѣ, требующихъ, вслѣдствіе полудикаго состоянія мѣстнаго населенія, громадныхъ усилий и жертвъ со стороны правительства, жертвъ, которыя много бы облегчились, если бы нашъ внутренній рынокъ могъ съ выгодною снабжаться домашними произведеніями окраинъ, вмѣсто заграничныхъ покупокъ. Какія колоссальныя суммы затрачиваются Россіею на пріобрѣтеніе за границею этихъ произведеній, можно судить по нижеслѣдующимъ цифрамъ привоза по европейской границѣ жизненныхъ припасовъ и сырыхъ полуобработанныхъ продуктовъ за пятилѣтіе съ 1887 по 1891 годъ. Привезено въ рубляхъ:

| Годъ. | Жизненныхъ припасовъ. | Сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ. |
|---------|-----------------------|---|
| 1887 | 50.396.569 | 224.404.442 |
| 1888 | 51.475.401 | 218.650.260 |
| 1889 | 55.348.556 | 242.632.506 |
| 1890 | 59.495.840 | 232.528.796 |
| 1891 | 54.363.121 | 203.187.187 |
| Итого | 271.079 487 | 1.121.403.191 |
| и всего | | 1.392.482.678. |

Цифры эти показываютъ:

Что за 5 только лѣтъ мы уплатили за жизненные продукты, сырые и полуобработанные матеріалы 1.392,478,000 рубл., т. е. отняли такую колоссальную сумму отъ оборотовъ народнаго труда собственной промышленности и торговли и употребили на заграничные платежи, для обогащенія иностранныхъ комиссіонеровъ и на поддержаніе иностранной промышленности и торговли! Если допустить, что половина уплоченной суммы употреблена на предметы роскоши, которыхъ не могутъ дать ни наши окраины, ни наша отечественная промышленность, то, все таки, затрата и остальныхъ 600 милліоновъ рублей, въ теченіе 5 лѣтъ, или по 120 милліоновъ ежегодно, на покупку южныхъ произведеній нашихъ окраинъ, подвинула бы ихъ благосостояніе и культуру на столько, что наши окраины могли бы не отягощать государственнаго бюджета, а послужили-бы къ его облегченію, увеличивая, вмѣстѣ съ тѣмъ, силу и могущество Россіи, какъ это всегда бываетъ въ Англіи. Англія, напримѣръ, содержитъ въ Индіи 75 т. войска на вербованнаго изъ англичанъ и 200 т. на вербованнаго изъ туземцевъ, а также эскадру, необходимую для защиты бере-

говъ и сообщеній Индіи съ метрополіей, но не тратитъ на это ни одного пенини изъ налоговъ, собираемыхъ въ метрополіи, а черпаетъ всѣ необходимыя средства изъ доходовъ Индіи. Намъ это, конечно, не особенно нужно: Россія можетъ производить всѣ расходы, на содержаніе военнаго флота на Черномъ и Каспійскомъ моряхъ, помимо ресурсовъ своихъ окраинъ, но быстрое возростаніе ихъ благосостоянія, неизбѣжно отозвалось бы на развитіи здѣсь коммерческаго мореходства, въ такихъ же грандіозныхъ размѣрахъ, какъ отозвалось усиленное производство нефтяныхъ продуктовъ въ Баку, вызвавшее потребность въ особомъ нефтяномъ флотѣ, давшемъ средства къ жизни тысячамъ матросамъ.

Очень, конечно, жаль, но Каспійское море составляетъ совершенно изолированный бассейнъ и, вслѣдствіе того, уровень его не можетъ оставаться постоянно одинаковымъ, какъ это имѣетъ мѣсто для всѣхъ морей, состоящихъ въ соединеніи съ океаномъ, но неизбѣжно, долженъ находиться въ полной зависимости отъ испаренія и отъ количества воды, приносимой рѣками въ него впадающими. Такъ какъ участіе человѣка въ жизни природы заключается въ томъ, что онъ ничего не создаетъ кромѣ собственныхъ удобствъ, а все создаваемое природою уничтожаетъ или перерабатываетъ, то участіе его въ распредѣленіи атмосферной влаги выражается тѣмъ, что онъ истребляетъ всегда лѣса, уменьшаетъ тѣмъ количество выпадающихъ дождей и, обнажая поверхность земли отъ растительности, создаетъ безводныя и бесплодныя степи. Каспій, впрочемъ, и безъ того лежитъ на днѣ Арало-Каспійской низменности, состоящей изъ безводныхъ и бесплодныхъ степей, но человѣкъ ежегодно прибавляетъ къ нимъ еще новыя громадныя площади вырубленныхъ лѣсовъ въ бассейнѣ Волги, Камы и всѣхъ другихъ рѣкъ; а потому вполне естественно думать, что, съ теченіемъ вѣковъ, протекшихъ со времени прекращенія сообщенія Каспія съ океаномъ, равновѣсіе между притокомъ рѣчныхъ водъ и испареніемъ воды съ обширной поверхности моря, нарушилось въ Каспій и уровень его постепенно понижался. Доказывать это нѣтъ никакой надобности въ виду того наличнаго факта, что уровень Каспія, по нивелировкѣ приволжской тріангуляціи, оказался на 12,810 сажень или на 89,6 фута ниже уровня Чернаго моря ¹⁾). Нельзя предположить, чтобы Каспійское море, съ окружающими

¹⁾ Калмыцкая степь Астраханской губерніи по изслѣдованіямъ Кумо-Мавычской экспедиціи. Сиб. 1868 г., стр. 35.

его солончакамъ, могло образоваться отъ стока рѣчныхъ и дождевыхъ водъ въ нижнюю часть Арало-Каспійской котловины, но, вполне допустимо, что она составляетъ, отдѣленную геологическими переворотами, часть большого соленого Средиземнаго океана, который, по всѣмъ предположеніямъ и даннымъ, въ отдаленную геологическую эпоху, существовалъ отъ Чернаго моря по направленію къ Ледовитому и Тихому океанамъ. Слѣды этого Средиземнаго океана сохранились до нашего времени въ видѣ цѣпи озеръ, лежащихъ къ сѣверо-востоку отъ Аральскаго моря. Не можетъ поэтому быть сомнѣнія въ томъ, что нѣкогда уровень Каспія былъ одинаковъ съ уровнемъ Чернаго моря, но когда вслѣдствіе геологическихъ переворотовъ на нашей планетѣ образовался между двумя морями Кавказскій перешеекъ, а, по направленію къ Ледовитому и Тихому океанамъ, выступили многочисленные горные хребты, изолировавшіе Каспій съ востока и сѣвера, то вполне естественно должно было начаться высыханіе, т. е. сокращеніе площади, занимаемой Каспіемъ, констатируемое многочисленными свидѣтельствами древнихъ историковъ и путешественниковъ. При такомъ сокращеніи площади уровень Каспія могъ только понижаться. Когда и какъ произошло отдѣленія Каспія отъ океана никто не знаетъ и знать не будетъ, такъ какъ это совершилось въ весьма удаленную отъ насъ геологическую эпоху, да и практической надобности въ томъ нѣтъ. Для насъ достаточно признать за несомнѣнный фактъ, что уровень Каспія, до настоящаго времени понижался и затѣмъ можетъ колебаться въ будущемъ въ зависимости отъ притока къ нему рѣчныхъ водъ. Весьма, напримѣръ, вѣроятно что когда Аму-Дарья впадала въ Каспій, непосредственно или черезъ Сары-камышскую котловину, какъ доказываетъ горный инженеръ Коншинъ, то уровень Каспія былъ выше. Всѣ подобныя предположенія трудно подтверждаются наблюденіями, ибо геологическія явленія даютъ замѣтные результаты черезъ многіе вѣка, а основательныя гидрографическія изслѣдованія Каспія начались со времени съемки этого моря, капитаномъ Ивашинцевымъ, хотя первая опись Каспія, какъ и всѣ великія начинанія по благоустройству Россіи, произведены по распоряженію Петра Великаго въ 1704 году, при первоначальныхъ приготовленіяхъ къ отысканію воднаго пути въ Индію.

Теперь послѣ описей Соймонова Колодкина и Ивашинцева, мы имѣемъ точное понятіе объ очертаніи береговъ и о площади Каспійскаго моря, но, до сихъ поръ, еще нѣтъ даже приблизит-

тельно вѣрныхъ данныхъ о количествѣ водъ, вливаемыхъ рѣками въ Каспій и о количествѣ потери имъ воды отъ испаренія т. е. мы не имѣемъ основныхъ данныхъ для сужденія о томъ, долженъ-ли повышаться или понижаться уровень Каспія отъ атмосферическихъ осадковъ? Въ весьма обстоятельномъ изслѣдованіи капитана I-го ранга Н. М. Филиппова, собраны всѣ данныя, имѣющіеся въ трудахъ нашихъ и иностранныхъ ученыхъ, о состояніи уровня Каспія за послѣднія два столѣтія, а также всѣ нивелировки и наблюденія надъ его уровнемъ, производившіяся нашими моряками и учеными. Почтенный Н. М. Филипповъ, изъ совокупности всѣхъ собранныхъ имъ фактовъ, дѣлаетъ тотъ окончательный выводъ, что уровень Каспійскаго моря значительно колеблется и что это колебаніе находится въ зависимости отъ количества атмосферныхъ осадковъ, выпадающихъ на колоссальной площади, занимаемой Арало-Каспійскою котловиною и приносимыхъ Волгою и другими рѣками въ Каспійское море. Это безусловно; но вѣрныя данныя объ измѣненіи уровня Каспія мы имѣемъ только съ прошлаго столѣтія и, если они даютъ основаніе судить о колебаніяхъ его уровня, то о самомъ пониженіи этого уровня и причинахъ такого пониженія, можно дѣлать только гадательныя и крайне рискованныя предположенія на основаніи свидѣтельствъ историковъ и путешественниковъ, посѣщавшихъ Каспій въ разныя эпохи или обитавшихъ вблизи его береговъ. Образецъ такого предположенія приведенъ почтеннымъ Н. М. Филипповымъ, въ видѣ діаграммы ¹⁾ непрерывнаго колебанія уровня Каспія отъ начала христіанской эры до 1853 года. Діаграмма эта, впрочемъ, признается авторомъ „не совсемъ вѣрною“. Правильнѣе назвать ее „совсемъ не вѣрною“ пбо на этой діаграммѣ уровень Каспійскаго, Аральскаго и Чернаго морей, въ началѣ I-го столѣтія христіанской эры, принятъ одинаковымъ и лежащимъ на 85 футъ выше современнаго уровня Каспія, упавшаго въ наше время на 89,67 фута ниже уровня Чернаго и болѣе 200 футъ ниже Аральскаго. Объ обитателяхъ береговъ Аральскаго моря и ихъ городахъ пока ничего не извѣстно, но на берегахъ Чернаго и Азовскаго морей въ началѣ христіанской эры кипѣла политическая жизнь, были цвѣтущіе торговые города какъ: Dioscuria, Pantikapaia и другіе, развалины и слѣды коихъ свидѣтельствуютъ, что уровень Чернаго и Азовскаго морей остался

¹⁾ Объ измѣненіи уровня, Каспійскаго моря Н. А. Филиппова. Спб. 1890 г. Сочиненіе удостоено преміи и напечатано въ Запискахъ Географическаго Общества.

тотъ-же и стало быть не могъ быть одинаковымъ съ уровнемъ Аральскаго моря. Притомъ не было никакой причины пониженія уровня Чернаго моря, такъ какъ оно сохранило сообщеніе съ океаномъ и стало быть уровень Чернаго моря въ I-мъ столѣтіи, какъ и теперь, долженъ имѣть уровень одинаковый съ океаномъ, который никогда не могъ подняться до высоты Аральскаго моря.

Но отчего же уровень Чернаго моря остался на мѣстѣ; уровень Аральскаго моря поднялся высоко, а уровень Каспія такъ низко опустился? Другой причины тому быть не можетъ какъ рядъ вулканическихъ катаклизмовъ, совершившихся въ отдаленную отъ насъ эпоху. Какъ именно это произошло, представляется широкое поле для самыхъ разнообразныхъ гипотезъ. Мы остановимся на болѣе правдоподобной изъ нихъ, на гипотезѣ лейтенанта Ульскаго, производившаго описъ Каспія, вмѣстѣ съ капитаномъ Ивашинцевымъ. По предположенію г. Ульскаго обмеленіе сѣверной части Каспія произошло вслѣдствіе колоссальнаго вулканическаго провала, образовавшаго огромную и глубокую котловину, занимающую $\frac{2}{3}$ современной площади Каспія. Котловина эта отмелю, (которая направляется отъ Апшеронскаго полуострова къ Красноводску и представляетъ какъ-бы размытый перешеекъ), дѣлится на два глубокихъ бассейна, изъ коихъ южный, самый глубокій (наибольшая глубина 516 сажень) съ крутыми пологостями у западнаго и южнаго береговъ Каспія, по направленію къ восточному его берегу, образуетъ пологій мелководный откосъ, съ островами и отмелями. Сѣверная часть другой глубокой котловины, занимающей средину Каспія, ограничивается линіею, идущею отъ острова Чечня къ Тюбъ-караганскому мысу. Своимъ морскимъ характеромъ эта котловина совершенно отличается отъ сѣверной, мелководной части Каспія, гдѣ морская вода смѣшана съ рѣчною. Мелководная сѣверная часть Каспія вслѣдствіе этого замерзаетъ зимою и постоянно очень замѣтно мелѣетъ вслѣдствіе колоссальнаго количества наносовъ, выносимыхъ Волгою, какъ можно судить по сравненію глубины на картѣ Колодкина 1826 года и по промѣрамъ, послѣ неудачныхъ работъ, по улучшенію фарватера р. Камызяка ¹⁾

Въ южной части средняго и на восточномъ и южныхъ берегахъ южнаго бассейновъ постоянно проявляются вулканическія

¹⁾ Исслѣдованіе о дельтѣ р. Волги для опредѣленія возможности исправленія ея устьевъ и устройства постояннаго сообщенія г. Астрахани съ Каспійскимъ моремъ. Инженеръ-полковника Шаврова. Спб. 1871 г.

дѣйствія, очевидно, находящіяся въ непосредственной связи съ такими же явленіями на Кавказскомъ берегу, въ вулканическомъ районѣ, центромъ коего служитъ Шемаха и Баку. Самый рельефъ дна Каспійскаго моря, какъ будто бы, соответствуетъ орографіи Кавказскаго перешейка ибо глубокія его котловины лежатъ противу долинъ Куры и верхняго Дагестана. Раздѣляющая же два бассейна отмель представляетъ какъ бы продолженіе главнаго Кавказскаго хребта. Всѣ эти обстоятельства, въ связи съ указываемымъ г. Ульскимъ топографическимъ положеніемъ береговъ Каспія, придаютъ много вѣроятностей гипотезѣ лейтенанта Ульскаго, особенно при сопоставленіи со всѣми прежде существовавшими легендами о подводномъ соединеніи Каспійскаго моря съ Чернымъ или даже съ Персидскимъ заливомъ, что не выдерживаетъ критики и прямо противорѣчитъ закону равновѣсія жидкостей, въ силу коего море, состоящее въ сообщеніи съ океаномъ, должно имѣть одинаковый съ нимъ уровень, а этого-то именно не было на Каспіи, съ его пониженнымъ уровнемъ.

Вопросъ о пониженіи и колебаніи уровня Каспія, вопросъ очень важный для мореплаванія, такъ какъ онъ можетъ подрывать довѣріе къ промѣрнымъ картамъ и можетъ быть причиною аварій въ мелководныхъ частяхъ Каспійскаго моря. Какъ видно изъ приложенной къ изслѣдованію Н. М. Филиппова таблицы 2-й максимальный уровень Каспія въ 1868 году поднимался на 5 футъ выше уровня стоявшаго въ 1851 г. ¹⁾). Разница въ положеніи уровня на Каспіѣ, въ теченіе 28 лѣтъ 1 мѣсяца и 5 дней, именно съ 14 мая 1853 года по 19 іюня 1881 года, можетъ достигнуть, какъ это выходитъ изъ сравненія нивелировокъ гг. Ханыкова и Рыкачева, до 10 футъ. При такихъ условіяхъ плаваніе по Каспію требуетъ большой опытности отъ капитановъ судовъ, даже мелко-сидящихъ, плавающихъ нынѣ по Каспійскому морю, ибо, смотря по обстоятельствамъ, приходится пополнять показанія картъ собственными соображеніями о состояніи уровня, который колеблется въ зависимости не только отъ направленія вѣтровъ, но и отъ притока въ Каспій рѣчныхъ водъ.

„Хотя Каспійское море не имѣетъ приливовъ и отливовъ“, говоритъ г. Филипповъ ²⁾), „но величина колебаній уровня моря въ этихъ мѣстахъ (сѣверная часть Каспія) отъ продолжительныхъ нагонныхъ вѣтровъ (SO и N) уподобляется болѣе продолжитель-

¹⁾ ²⁾ Изслѣдованіе уровня Каспійскаго моря Н. Филиппова. Спб. 1890 г. стр. 102—104.

ному приливу и отливу, осушающему и затопляющему временно берега и на далекое пространство невысокія степи, прилегающія къ дельтѣ р. Волги“

Эти неожиданные приливы тѣмъ опаснѣе, что они не совершаются съ такою постепенностію и правильностію какъ океанскіе и потому пользоваться ими трудно, а избавиться отъ нихъ нельзя. Такъ при продолжительныхъ свѣжихъ сѣверныхъ и сѣверозападныхъ вѣтрахъ, вода почти моментально сгоняется съ сѣвернаго берега, при чемъ обнажаются необозримыми площадями подводныя косы и мелководное дно моря и тогда не рѣдко приостанавливается сообщеніе Астрахани съ моремъ даже на мелко-сидящихъ судахъ.

„Бывали примѣры, пишетъ Н. М. Филипповъ ¹⁾, когда на самомъ взморьѣ, на 9 футахъ (на Четырехбугорномъ рейдѣ) всѣ суда, даже съ малой осадкой оставались на мели, между тѣмъ глубина на этомъ рейдѣ до 9 фут., следовательно вода упала на 6—7 футъ“

Фактъ этотъ служитъ весьма рельефною характеристикой не только удобства плаванія по Каспію, но и состоянія нашего великаго воднаго пути, соединяющаго Каспій съ Балтійскимъ моремъ. Довершимъ впрочемъ описаніе его начала на Каспій ниже-слѣдующими подробностями ²⁾.

„Нынѣ морскія суда съ осадкою 8—9 футъ вовсе не ходятъ въ Астрахань, а останавливаются у Четырехбугорнаго острова на такъ называемыхъ „Девяти футахъ“ Здѣсь перебрасываютъ они свой мостъ на мелкосидящія парусныя или паровыя рѣчныя суда и баржи, буксируемыя въ Астрахань мелкосидящими пароходами, удобно переходящими розыти (отмели, перекаты) Княжью, Харбайскую, Шадинскую, Ракушечную. Фарватеръ Волги, по которому теперь ходятъ суда до того извилистъ, пересѣченъ отмелями и побочными рукавами, что представляетъ лабиринтъ, изъ котораго можно вы-браться только подробнымъ знаніемъ мѣстности. Здѣсь не компасъ необходимъ, а знакомство съ ходовымъ фарватеромъ и съ ватагами, расположенными на берегахъ рѣки“

А вѣдь по этому великому водному пути передвигаются многія сотни милліоновъ грузовъ, служащихъ для потребленія народныхъ массъ и для внутренней нашей торговли!.. Неужели все это не заслуживаетъ на столько вниманія, чтобы сколько нибудь улучшить входъ въ Волгу?

¹⁾ Тамъ-же стр. 94.

²⁾ Морская географія Каспійскаго водоема Н. М. Филиппова. Москва, 1884 г. стр. 375.

Не будемъ загадывать: испросятъ-ли, когда нибудь, гг. Ротшильдъ или Поляковъ концессию, на исправленіе устьевъ р. Волги, или предпочтутъ получить право совсѣмъ обойти Каспійское море желѣзною дорогою, изъ Уральска къ Аральскому морю, или изъ Петровска черезъ Баку въ Тегеранъ, предоставляя русской торговлѣ и предпріимчивости буквально сидѣть на мели, т.-е. на многочисленныхъ меляхъ при устьѣ Волги и по всей ея длинѣ отъ Астрахани до Нижняго, но, во всякомъ случаѣ, каждый понимаетъ, что плаваніе по Каспію для русскихъ судовъ, очень трудно и необходимо здѣсь придти на помощь нашему мореходству.

Вопросъ этотъ очень сложный и трудный и если онъ на практикѣ рѣшается требованіемъ имѣть на судахъ, плавающихъ по Каспію, опытныхъ капитановъ, то и для нихъ нужна помощь, въ видѣ точнаго изученія метеорологическихъ, гидрографическихъ и геологическихъ данныхъ, обуславливающихъ трудности плаванія по Каспію. Не скрываемъ, что эта задача крайне трудная, но едва-ли правильно бояться труда и расходовъ тамъ, гдѣ дѣло идетъ объ огражденіи національныхъ торговоэкономическихъ интересовъ русскаго народа!

Вопросъ безспорно много затрудняется тѣмъ, что, *если*, принимая за аксіому, что колебанія уровня Каспія зависятъ отъ атмосферическихъ осадковъ, мы даже *точно опредѣлимъ годовую расходъ воды во всѣхъ рѣкахъ, впадающихъ въ Каспій*, а также *точное количество воды, теряемой имъ черезъ испареніе*, то этимъ мы опредѣлимъ только одну и притомъ не главную причину измѣненія глубины отъ колебанія уровня Каспія. У насъ останутся затѣмъ другія болѣе могущественныя причины измѣненія глубины Каспія, причины еще труднѣе поддающіяся точному изслѣдованію, именно:

а) Вулканическія дѣйствія въ странахъ окружающихъ Каспій и на самомъ днѣ его, гдѣ эти дѣйствія въ видѣ появленія со дна моря острововъ извѣстны не только въ древности, но и въ наше время.

б) Постепенное геологическое опусканіе западнаго берега едва-ли прекратившееся послѣ опусканія караванъ сарая въ Баку и стѣны въ Дербентъ и поднятіе восточнаго берега слишкомъ замѣтное по необычайно быстрому обмелѣнію и нарастанію восточнаго берега къ югу отъ Красноводскаго залива, въ который не впадаетъ никакихъ большихъ рѣкъ, подобныхъ Волгѣ обуславливающихъ своимъ впаденіемъ обмелѣніе сѣвернаго берега Каспія.

в) Постепенное и неизбежное засореніе Каспія рѣчными наносами, ежегодно приносимыми въ количествѣ многихъ милліо-

новъ кубическихъ сажень, а также засореніе сыпучимъ пескомъ, покрывающимъ окружающія Каспій безплодные степи и постоянно сдуваемымъ въ море восточными и сѣверо-восточными вѣтрами. Безъ участія этихъ сухопутныхъ наносовъ и геологическаго поднятія восточнаго берега нельзя объяснить исчезновеніе Хивинскаго залива и осушеніе полуострова Дарджи на нашихъ глазахъ, т. е. со времени занятія Красноводска, совершенно измѣнившаго свое очертаніе. Убѣдиться въ этомъ легко, взглянувъ на карту полуострова Дарджи, покрытаго сѣтью разнообразныхъ заливовъ и лимановъ, постепенно мелѣющихъ что и заставило оставить Михайловскій заливъ для бухты Святой Ксеніи, а затѣмъ перенести конечную станцію Закаспійской желѣзной дороги въ Узунъ-Ада, чтобы наконецъ оставить совсѣмъ полуостровъ Дарджу и окончить желѣзную дорогу въ Красноводскъ съ его прекраснымъ заливомъ, неизмѣнившимъ своихъ прекрасныхъ морскихъ качествъ со времени Хивинскаго похода кн. Бековича-Черкаскаго въ 1716 году.

Во всякомъ случаѣ, что бы ни дали намъ подробныя изслѣдованія, очевидно, что Каспійское море не только въ качествѣ исключительно русскаго *de facto* принадлежащаго Россіи моря, но и въ силу своего географическаго положенія, поставившаго Каспій между тремя рынками „необходимыми для домашняго торгово-экономическаго прогресса нашего отечества“, имѣетъ великое значеніе, которое должно прогрессировать вмѣстѣ съ культурнымъ развитіемъ нашихъ окраинъ и улучшеніемъ путей сообщенія въ Персію и Средней Азіи. Поэтому заботы о сохраненіи и улучшеніи плаванія по Каспію должны бы стоять у насъ на первомъ планѣ. Но этого-то и нѣтъ! На оборотъ *Каспійское море самое важное для домашняго хозяйства Россіи есть наиболѣе забытое нами море*. Борьба съ такими грандіозными геологическими явленіями, которыя обусловливаютъ колебаніе и пониженіе уровня Каспія, требуетъ соответствующихъ грандіозныхъ затратъ, но по несчастію до настоящаго благополучнаго царствованія, нашей внутренней торговлею мы занимались только какъ предметомъ обложенія, а не могущественнымъ средствомъ увеличенія силы и богатства Россіи, предпочитая влѣдствіе научнаго недоразумѣнія не щадить жертвъ для развитія внѣшней торговли въ добавокъ чужими руками, т. е. черезъ иностранныхъ экспортеровъ и на иностранныхъ судахъ. На Каспій кромѣ русскихъ судовъ въ силу Туркменчайскаго трактата другихъ быть не можетъ, а потому здѣсь мы *volens-nolens* должны вести торговлю само-

лично, т. е. должны вести активную торговлю, отъ которой однако старательно уклонялись со времени покоренія царства астраханскаго. Впрочемъ благодаря нашимъ желѣзнодорожнымъ патріотамъ возможно, что ихъ комбинаціями *добровольное уклоненіе русскаго купечества отъ активной торговли на Каспій изъ волянаго можетъ превратиться въ невольное*. Сѣверное агентство сегодня (24 октября 1893 г.) сообщаетъ, что конференція въ Берлинѣ рѣшила открыть прямое сообщеніе Каспія съ Берлиномъ вслѣдствіе чего нѣмецко-еврейскія биржи и вся германская публика, вкусившая сладость замѣны русскихъ государственныхъ бумагъ итальянскими, аргентинскими и другими, можетъ очень сильно заинтересоваться облигаціями и въ особенности акціями Общества Ростово-Владикавказской, Тихорѣцкѣ-Новороссійской и Бесланѣ-Петровской линій. Наша столичная и мѣстная пресса уже привѣтствовала полезную предпримчивость этого Общества, рѣшившаго вступить въ открытую конкуренцію съ Обществомъ „Кавказъ и Меркурій“ для отвлеченія персидскихъ и среднеазиатскихъ грузовъ отъ Астрахани и отъ казенной Закавказской дороги. Съ этою цѣлью общество завело уже свои собственные пароходы, которые будутъ на первое время содержать постоянное сообщеніе Петровска и Узунъ-Ада, рейсы этихъ пароходовъ, конечно, не будутъ субсидируемы подобно рейсамъ „Кавказъ и Меркурій“, такъ какъ надобности въ томъ нѣтъ, ибо по комбинаціи заимствованной у желѣзно-дорожныхъ предпринимателей все предпріятіе будетъ происходить на облигаціонный капиталъ общества, гарантированный правительствомъ. Если акціи столь выгоднаго предпріятія будутъ куплены еврейско-нѣмецкимъ синдикатомъ, хотя бы и по дорогой цѣнѣ, тс хозяевами дѣла будутъ иностранцы подобно тому, какъ хозяйничаетъ въ нефтяномъ дѣлѣ г. Ротшильдъ подъ флагомъ Каспійско-Черноморскаго нефтянаго и торговаго товарищества. Въ такомъ случаѣ развитію на Каспійскомъ морѣ пароходства общества Ростово-Владикавказской дороги пожалуй не будетъ предѣловъ подобно прогрессу вывоза керосина, но только это жерусское пароходство, хотя бы и за счетъ облигаціоннаго капитала, т. е. за счетъ русскаго правительства не только не будетъ содѣйствовать развитію морскаго могущества Россіи, но убьетъ совсѣмъ плаваніе національныхъ русскихъ судовъ на Каспій и упразднитъ для русскаго народа всю пользу Туркманчайскаго трактата, постройки Закаспійской, Закавказской и Петровско-Новороссійской линій. Но, да не будетъ такъ!!

Утѣшимся тѣмъ, что въ исторіи нашихъ отношеній къ Каспію,

начиная съ Петра Великаго, вполне понимавшаго его важное значеніе для Россіи, записано безчисленное множество трудовъ и проектовъ какъ улучшить морскія качества Каспія поднятіемъ его уровня и воспользоваться имъ въ интересахъ торгово-экономическаго прогресса Россіи.

Улучшеніе Каспія посредствомъ поднятія его уровня задача столь грандіозная, что она относится пока еще къ области патріотическихъ мечтаній. Но и во главѣ ихъ приходится поставить геніальнаго Преобразователя Россіи, который первый задумалъ *„обратить Аму-Дарью наки въ свой прежній токъ“*, т. е. повернуть къ Каспійскому морю. Другое средство прибавить воды въ Каспій составляетъ соединеніе каналомъ Каспійскаго моря съ Азовскимъ. Мысль объ этомъ возбуждена была въ 1858 году г. Бергштрессеромъ, который предполагалъ весьма удобнымъ возстановить древнее соединеніе Каспія съ Азовскимъ моремъ по руслу р. Маныча. Есть историческія указанія, что въ древнія времена дѣйствительно существовало водное сообщеніе между Азовскимъ моремъ и Каспіемъ и это весьма вѣроятно было тогда, когда уровень Каспія былъ нѣсколько выше современнаго, а р. Кума была еще многоводною рѣкою и не оканчивалась сухимъ русломъ, какъ въ наше время.

Поворотъ Аму-Дарьи *„наки въ свой прежній токъ“* при современной инженерной Technikѣ не представляетъ никакихъ затрудненій и можетъ быть исполненъ во всякое время. Благодаря водворенію русской власти въ Арало-Каспійской котловинѣ, всякія сооруженія въ ней совершенно доступны для Россіи, ибо это ея внутреннее домашнее дѣло.

Вопросъ слѣдовательно лишь въ томъ пойдетъ-ли вода Аму-Дарьи въ Каспій или нѣтъ? Для рѣшенія этого вопроса имѣются уже не предположеніе, а три точно пронивеллированныхъ линій отъ Аму-Дарьи до Каспія. Первая изъ нихъ идетъ отъ Балханскаго залива черезъ Ахалъ Текинскій и Мервскій оазисы до Чарджуя по линіи Закаспійской желѣзной дороги. Она имѣетъ уклонъ къ Каспію, что доказываетъ, что Аму-Дарья всегда потечетъ опять въ Каспій, если будетъ имѣть русло въ этомъ направленіи. Другая линія пронивеллирована генераломъ Глуховскимъ отъ низовьевъ Аму при Куна Ургенчѣ мимо Сарыкамышской котловины до Балханскаго залива. Изъ нивелировки этой видно, что повернутая отъ своего устья при впаденіи въ Аральское море послѣ орошенія всего Хиванскаго оазиса Аму-Дарья будетъ имѣть достаточный уклонъ, чтобы добѣжать до Каспія. Третью линію пред-

ставляет сама Аму-Дарья отъ Чарджуя до Аральскаго моря, имѣющая достаточное паденіе. Если же для поворота Аму въ Каспій взять выше лежащую по теченію точку Бурдалыкъ или Керки и Келифъ, то ясно, что паденію Аму при направленіи этой рѣки въ Каспій можно придать желаемый уклонъ. Такимъ образомъ теоретически не существуетъ никакихъ затрудненій для поворота Аму „*наки въ свой прежній токъ*“, но на практикѣ это представляетъ не мало затрудненій, такъ какъ, кромѣ затраты колоссальной суммы, потребуются согласовать интересы всего населенія, обитающаго по берегамъ Аму на земляхъ, орошаемыхъ ея водами. Согласовать все это во всякомъ случаѣ возможно и потому главнымъ вопросомъ остается вопросъ, окупится-ли грандіозный расходъ на поворотъ Аму тѣми выгодами, которыя получить отъ того Россія? На этотъ вопросъ можно отвѣчать правильно, лишь сдѣлавъ предварительно два вопроса или предположенія о томъ *для чего будетъ поворочена Аму въ Каспій?* Если для того, чтобы имѣть водный путь черезъ безводную степь, то этимъ мы предоставимъ удобства для путешественниковъ, снабжая ихъ въ палящей пустынѣ постоянно свѣжею водою, но для товаровъ нужды въ такомъ водяномъ пути нѣтъ послѣ того, какъ Закаспійская дорога доказала возможность дешевой и правильной перевозки грузовъ черезъ безводныя и безплодныя степи, отдѣляющія Аму отъ Каспія. При томъ совсѣмъ нераціонально тратить прѣсную воду на сочиненіе водоемовъ и прѣсноводныхъ путей въ солончаковыхъ безводныхъ степяхъ, недоступныхъ культурѣ, гдѣ каждая капля прѣсной воды цѣнится на вѣсъ золота и должна быть употребляема на ирригацію. Поэтому водный путь отъ Каспія къ бассейну Аму-Дарьи нельзя считать предпріятіемъ желательнымъ.

Вопросъ совершенно измѣняется, если Аму будетъ повернута въ Каспій для того, чтобы вдоль линіи желѣзной дороги на длину 1000 верстъ образовать плодосный оазисъ, т. е., если вся вода повернутой къ Каспію рѣки Аму-Дарьи будетъ употреблена на орошеніе безплодныхъ земель по обоимъ ея будущимъ берегамъ. Тогда поворотъ Аму въ Каспій заслуживаетъ затраты самыхъ грандіозныхъ капиталовъ. Отдѣливъ отъ Аму-Дарьи и направивъ въ Каспій столько воды, сколько она изливаетъ нынѣ въ Аральское море послѣ орошенія Хивинскаго оазиса, именно 100 куб. саженой въ секунду, полученной воды будетъ достаточно для орошенія двухъ милліоновъ десятинъ и, если каждая изъ нихъ можетъ принести чистаго дохода 20 рублей, то даже при предпо-

ложеніи такого незначительнаго дохода орошенная вдоль Аму земля можетъ дать больше 40 милліон. годоваго дохода, что при капитализаціи изъ 4% даетъ право затратить въ это дѣло до милліарда рублей, а такого капитала ни въ какомъ случаѣ не можетъ понадобиться! Желѣзная дорога, проходящая по такому оазису отъ Каспія къ Аму окупилась бы безусловно передвиженіемъ новыхъ промежуточныхъ грузовъ, созданныхъ предполагаемою культурою вновь орошенныхъ земель.

Мысль г. Бергштрессера о водномъ пути изъ Азовскаго моря въ Каспій превратилась послѣ изслѣдованій Кумо-Манычской экспедиціи въ проектъ открытаго морскаго канала, соединяющаго Каспій съ Азовскимъ моремъ, находящимся черезъ Черное и Средиземное моря въ сообщеніи съ океаномъ, обладающимъ не истощимымъ запасомъ воды, которую можно утилизировать для поднятія уровня Каспія. Поэтому при исполненіи этого проекта вопросъ можетъ быть не объ недостаткѣ, а объ избыткѣ воды, объ томъ, чтобы не пропустить ея слишкомъ много и не допустить уровень Каспія сравняться съ уровнемъ Чернаго моря, ибо при этомъ была бы затоплена не только большая площадь песчаной степи между Аральскимъ и Каспійскимъ морями, но и затопилась бы вся калмыцкая степь Астраханской и Ставропольской губерній и даже городъ Астрахань покрылся бы водою выше крестовъ самой высокой его колокольни; да и всѣ низовые приволжскіе города не остались бы на сушѣ.¹⁾ Въ докладѣ своемъ Обществу для содѣйствія русскому торговому мореходству одинъ изъ составителей проектовъ соединенія открытымъ каналомъ Азовскаго моря съ Каспійскимъ, подполковникъ Блюмъ, разумѣется не инженеръ, а любитель большихъ вопросовъ находилъ, что подобное затопленіе не можетъ создать какихъ-либо затрудненій, ибо, по его мнѣнію: „*поднятіе уровня Каспія на 12 сажень до океанской первобытной высоты его было бы не „бѣдствіемъ“, а „великимъ благодѣяніемъ для всей Европы и Азии“*“²⁾. Противъ такой добродушной наивности возраженій быть не можетъ; тѣмъ болѣе что, для разрѣшенія вопроса г. Блюмъ не даетъ серьезныхъ данныхъ, довольствуясь ссылкой на одобреніе своихъ мыслей г. Южаковымъ въ письмахъ, напечатанныхъ въ „Москов-

1) Проектъ судоходно ирригаціонныхъ каналовъ между Каспійскимъ, Чернымъ и Азовскимъ морями. Сообщеніе М. А. Данилова въ Кавк. Отд. Русск. Технич. Общ. Томъ XI трудовъ Общества стр. 140.

2) Извѣст. Им. Об. для сод. рус. торг. морех. Выпускъ XII. Москва 1883 стр. 85.

скихъ Вѣдомостяхъ“ Этого, конечно, мало для того, чтобы рѣшиться на затрату сотенъ милліоновъ рублей для затопленія или въ лучшемъ случаѣ для упраздненія десятковъ существующихъ городовъ, составляющихъ цѣнность многихъ сотенъ милліоновъ рублей.

Основная мысль проекта г. Блюма, какъ выше упоминалось, принадлежитъ г. Бергштрессеру, по настоянію коего и была снаряжена Министерствомъ Финансовъ экспедиція для провѣрки возможности открыть водный путь по долинѣ Маныча. Исслѣдованія лицъ, бывшихъ въ этой экспедиціи, были рассмотрѣны въ Министерствѣ Путей Сообщенія, которое во Всеподданѣйшемъ докладѣ 29 октября 1859 года признало, что: „устройство воднаго сообщенія между Каспіемъ и Азовскимъ моремъ по долинѣ Маныча, не представляя достаточныхъ ручательствъ въ успѣхѣ, потребовало бы огромныхъ расходовъ, не соответствующихъ пользѣ предпріятія“. Это заключеніе совѣми данными собранными для его рѣшенія передано было послѣ того въ Министерство Государственныхъ Имуществъ, чтобы произвести развѣдку о пригодности калмыцкой степи къ водворенію поселеній вслѣдствіе чего и состоялось 19 ноября 1859 года назначеніе Кумо-Манычской экспедиціи, которой поручено было сдѣлать нивелировку долины Маныча. Экспедиція произвела подробную съемку и нивелировку русла р. Маныча, начиная отъ большаго лимана на длину 100 верстъ и шириною мѣстами до 10 верстъ. Положеніе марки, взятой за начало нивелировки на берегу большаго Манычскаго лимана надъ уровнемъ Чернаго моря, опредѣлено работами поволжскаго измѣренія. Превышеніе марки надъ уровнемъ Чернаго моря принято 6,396 сажени, а уровень воды въ лиманѣ около 4,13 сажень выше уровня Чернаго моря. Превышеніе русла въ 2½ саж. отъ марки опредѣлено 4,636 сажень. Наивысшая точка, составляющая водораздѣлъ находится на 69 верстъ къ востоку отъ марки въ урочищѣ Шаро-Хулусунъ и возвышается на 11,628 сажени надъ уровнемъ Чернаго моря, который на 12,810 саж. выше уровня Каспія. Такимъ образомъ наибольшая высота плоскогорья, по которому течетъ Манычъ, имѣетъ 24,438 сажени надъ уровнемъ Каспія. Вотъ на эту-то грандіозную глубину 24½ сажени придется прорыть траншею весь массивъ, по которому течетъ Манычъ и дать этой траншеѣ широту достаточную для того, чтобы пропускать въ Каспій отъ 100—200 куб. саж. морской воды въ секунду или впустить въ Каспій большую рѣку соленой океанской воды шириною 30—40 сажень, не считая откосовъ тран-

шен. Видимо, что эта гигантская работа потребует не меньшаго расхода, чѣмъ прорытіе Суэзскаго канала, а новый каналъ не можетъ, очевидно, имѣть такого международнаго значенія, хотя безспорно очень важенъ и полезенъ для Россіи, какъ дешевый водный путь, болѣе для насъ близкій, чѣмъ путь черезъ Суэзскій каналъ для доставки въ порты сѣвернаго берега Чернаго моря произведеній Персіи, Индіи и Средней Азіи. Кромѣ того наше совершенно изолированное мореходство на Каспій вошло бы въ непосредственную связь, составило бы одно цѣлое съ мореходствомъ на Черномъ, Азовскомъ и Средиземномъ моряхъ, что могло бы только усилить морское могущество Россіи и ускорить его естественный ростъ. Но однако тѣ же полезные результаты могутъ быть достигнуты благоустройствомъ портовъ на берегахъ Каспійскаго и Чернаго морей и рациональнымъ соединеніемъ ихъ съѣтью желѣзнодорожныхъ линій, что весьма исполнимо и составляетъ самую насущную задачу для прогресса современной русской торгово-экономической жизни, а потому вполне естественно съ *постройкою морскою канала* между Каспійскимъ и Азовскимъ морями *раціональнѣе обождать* до окончанія благоустройства нашихъ береговъ. Изъ изложенныхъ данныхъ Кумо-Манычской экспедиціи видно, что техническихъ затрудненій для постройки такого канала нѣтъ, но финансовыя затрудненія въ виду колоссальности потребныхъ для канала вымоковъ грандіозны тѣмъ болѣе, что капиталъ на его постройку едва-ли можетъ быть собранъ международною подпискою а для финансовыхъ ресурсовъ современной Россіи заемъ на это предпріятіе былъ-бы не выгоденъ. Съ сожалѣніемъ высказываю эти практическія препятствія, ибо очень сочувствую самой идеи ввести Каспій въ общую семью русскихъ морей.

Считаю обязательнымъ сказать, хоть нѣсколько словъ о замѣчательномъ по своей законченности и замыслу проектѣ почтеннаго инженера М. А. Данилова, который задался задачею оросить обширныя предкавказскія степи между р.р. Дономъ, Волгою, Кубанью и Терекомъ при чемъ Азовское море соединяется съ Каспійскимъ посредствомъ системы судоходно-ирригаціонныхъ каналовъ. Такимъ образомъ, помимо воднаго пути между Чернымъ и Каспійскимъ морями черезъ Закавказье, проектъ коего по повелѣнію Императора Николая I составленъ въ 1828 году инженерами Потье и Чадаевымъ, есть еще и проектъ другого воднаго пути между этими морями по сѣверному Кавказу. Второй водный путь замѣчателенъ тѣмъ, что предназначенъ служить не

только для торговли, но и для непосредственного экономического прогресса кавказской окраины, превращая мало полезные и рѣдко заселенныя степи въ богатые плодородныя нивы съ многочисленными на нихъ поселеніями. М. А. Даниловъ весьма удачно пользуется для этого избыткомъ прѣсной воды, которую выливаютъ въ Каспійское и Черное моря р.р. Кубань и Терекъ и стало-быть вовсе не имѣетъ въ виду увеличить количество рѣчныхъ водъ, стекающихъ въ Каспій. Если бы песчаные степи, окружающія Каспій съ сѣверо-запада, покрылись лѣсами и растительностью, то это много способствовало бы усиленному выпаденію дождей и увеличенію притока воды въ рѣкахъ и рѣчкахъ сѣвернаго Кавказа, но, конечно, немного поднялся бы уровень Каспія.

Проектъ М. А. Данилова при всѣхъ своихъ достоинствахъ, однако не имѣетъ шансовъ на исполненіе въ ближайшемъ будущемъ, ибо при изобиліи плодородныхъ земель для русской колонизаціи на восточномъ берегу Чернаго и на западномъ берегу Каспія нѣтъ надобности затрачивать 50 милліоновъ рублей для прибавки къ удобнымъ, но незаселеннымъ мѣстамъ еще 400,000 десятинъ плодородной земли, особенно, при томъ условіи, что полученіе каждой орошенной десятины земли будетъ стоить не менѣе 125 рублей, тогда какъ русскіе поселенцы могутъ купить дешевле и даже получить даромъ на восточномъ берегу Чернаго и на западномъ Каспійскаго моря еще болѣе плодородныя и богатые земли, если русская колонизація на Кавказѣ будетъ дѣйствительно признана необходимою не на бумагѣ только, а на практикѣ.

Грандіозными проектами по улучшенію Каспійскаго моря мы нѣсколько отвлеклись отъ главнаго предмета нашего изслѣдованія, именно, отъ современнаго состоянія мореходства на этомъ морѣ. Оправданіемъ въ томъ до нѣкоторой степени служитъ великое значеніе Каспія въ будущихъ историческихъ судьбахъ Россіи, которое геніальнымъ своимъ умомъ провидѣлъ Петръ Великій и, не жалѣя трудовъ и жертвъ, связалъ его съ одной стороны воднымъ путемъ съ Петербургомъ, а съ другой стороны, искалъ черезъ Каспій воднаго наилучшаго для того времени пути въ Среднюю Азію и своимъ походомъ 1722 года твердо поставилъ Россію на пути въ далекую Индію. Въ наше время эта великая идея Петра Великаго выросла еще больше и представляется не только дорогою для торговли Россіи съ Индіею, но великимъ международнымъ путемъ для торговли всей Западной Европы съ Персіей, Средней Азіей и Индіей и, такимъ образомъ, силою вещей,

ходомъ историческаго развитія міровой торговли, Каспійское море съ воднымъ путемъ до С.-Петербурга, вводится въ непосредственное соприкосновеніе съ непрерывною желѣзною дорогою, долженствующею соединить Константинополь съ сѣтью Индійскихъ желѣзныхъ дорогъ. *Воспользуется ли Россія или не воспользуется, всеми шансами увеличенія своего могущества и богатства посредствомъ усиленія торговыхъ сношеній съ этими странами*, а также выгодами отъ направленія, если не всей Индо-европейской торговли, то почтово-пассажирскаго движенія между Западной Европой и Индіей черезъ Россію, по территории которой проходитъ самая кратчайшая дорога въ Персію и Индію, *вполнѣ зависитъ отъ того на сколько ясно поймемъ мы преимущества нашего географическаго положенія и насколько подготовимся къ тому, чтобы воспользоваться ими*. По этому все, что содѣйствуетъ выясненію этого вопроса, не можетъ не увлекать русскаго патріота, которому дороги интересы своего отечества.

Оставляя въ сторонѣ будущее, обратимся къ настоящему Каспійское море въ наше время соединяетъ Россію съ двумя ея окраинами: Закавказьемъ и Среднею Азіей и, такимъ образомъ, помимо торговли съ Персіею и лежащей за нею Индіей, Россія особенно заинтересована развитіемъ мореходства на Каспійскомъ морѣ, такъ какъ оно соединяетъ водянымъ путемъ ея окраины, со всѣми коренными внутренними губерніями. Между тѣмъ, именно на Каспій меньше всего сдѣлано, меньше всего затрачено и меньше всего предполагается дѣлать для развитія мореходства! Дѣло доходитъ до того, что даже officialныя свѣдѣнія о русской торговлѣ и мореходствѣ на Каспій мало интересуютъ само Министерство Финансовъ, ибо по таможеннымъ отчетамъ положительно нѣтъ никакой возможности составить себѣ яснаго понятія о современной торговлѣ въ портахъ Каспійскаго моря.

Всѣ суда плаваютъ на Каспій подъ русскимъ флагомъ, а потому всѣ они относятся къ категоріи судовъ каботажнаго плаванія, почему привозимые и вывозимые ими изъ разныхъ портовъ грузы, совсѣмъ нерегистрируются, или по крайней мѣрѣ совсѣмъ не печатаются въ таможенныхъ отчетахъ и, такимъ образомъ, по этимъ отчетамъ нѣтъ никакой возможности составить себѣ яснаго понятія о томъ, что перевозятъ каботажныя суда по всѣмъ берегамъ Каспія, что отвозятъ въ Россію и что вывозятъ въ Закавказье и Закаспійскую область? Мало того: до 1889 года таможни правильно регистрировали приходъ и отходъ каботажныхъ судовъ, отмѣчая при томъ качество и тонажъ судовъ, плавающихъ

подъ русскимъ флагомъ въ Персію и приходящихъ изъ Персіи въ наши порты. Но въ 1890 и 1891 годахъ таможенное вѣдомство, вѣроятно, въ виду того, что суда заграничнаго плаванія ходятъ подъ русскимъ флагомъ, какъ и коботажныя, признало, что нѣтъ надобности отдѣлять суда заграничнаго плаванія отъ коботажна, а потому заграничное и коботажное плаваніе показывается *слитно*, общимъ числомъ, чѣмъ упраздняется всякая возможность знать что нибудь о морскихъ сношеніяхъ нашихъ портовъ съ персидскими. Замѣчательно, что *это усовершенствованіе* въ таможенныхъ отчетахъ *сдѣлано именно тогда, когда у насъ начали обращать особое вниманіе на развитіе торговли съ Персіей!*

Усовершенствованіе таможенныхъ отчетовъ не остановилось на этомъ, но пошло далѣе. Показывая слитно съ коботажнымъ заграничное плаваніе, таможня нашла, что достаточно раздѣлить эти суда только на двѣ категоріи: паровыхъ и парусныхъ, не отмѣчая какія изъ нихъ пришли съ балластомъ, а какія съ грузомъ. Съ точки зрѣнія, усвоенной таможеннымъ вѣдомствомъ, оно пожалуй такъ и быть должно. Если товарные грузы, привозимые коботажными судами, не регистрируются, то не все-ли равно что привезли они: балластъ, русскій или иностранный товаръ? Но для лицъ, которыя желали-бы знать положеніе нашего мореходства на Каспійскомъ морѣ, умолчаніе о количествѣ привезеннаго балласта и груза, съ показаніемъ только одного тонажа, пришедшихъ и отошедшихъ судовъ, представляетъ очень большой пробѣлъ, лишая всякой возможности знать *во первыхъ*: на сколько имѣется по берегамъ Каспія грузовъ для работы коботажнаго флота и въ какомъ отношеніи эти грузы находятся къ балласту, т. е. на сколько выгодно здѣсь плаваніе коботажныхъ судовъ; *во вторыхъ*: этотъ пропускъ лишаетъ возможности сравнивать Каспійское мореходство съ мореходствомъ на остальныхъ нашихъ моряхъ.

Вслѣдствіе этихъ перемѣнъ въ регистраціи движенія судовъ по Каспійскому морю, таблица № 62 могла быть составлена по принятой для другихъ морей формѣ только за 7 лѣтъ и то съ нѣкоторою неточностью, такъ какъ въ 1889 г. въ коботажномъ плаваніи число парусныхъ судовъ, пришедшихъ съ балластомъ, не выдѣлено особо отъ числа судовъ пришедшихъ съ товаромъ. Кромѣ того въ 1887 и 1888 году суда, пришедшія и отошедшія въ разныя мѣста, не распределены по категоріямъ на парусныя, паровыя, съ балластомъ и грузомъ, но приписаны прямо къ общему итогу. Поэтому, чтобы возможно было сравнивать море-

ходство на Каспійскомъ морѣ съ мореходствомъ на остальныхъ моряхъ, не распредѣленные въ таможенныхъ отчетахъ по категоріямъ суда, всего по приходу 25,933 судна вмѣстимостью 4,557,405 ластовъ и по отходу 25,837 судовъ вмѣстимостію 4,553,867 ластовъ, распредѣлены, въ таблицѣ № 62, на категоріи пропорціонально итогамъ, полученнымъ за первые 7 лѣтъ. Въ частныхъ же таблицахъ о приходѣ и отходѣ судовъ по каждому порту, подобнаго распредѣленія не сдѣлано, такъ какъ сравненіе съ движеніемъ судовъ по портамъ другихъ морей дѣлать бесполезно за умолчаніемъ въ таможенныхъ отчетахъ о томъ что привозили и увозили каботажныя суда при своемъ приходѣ и отходѣ.

Какъ это затрудняетъ правильные выводы о нашей морской торговлѣ, можно судить по тѣмъ скуднымъ свѣдѣніямъ, которыя имѣются о торговомъ движеніи по берегамъ Каспійскаго моря. Въ таможенныхъ отчетахъ регистрируется движеніе морской торговли только по тремъ портамъ, именно: Астарѣ, Баку и Астрахани. Даже такой важный въ настоящее время портъ, какъ Узунъ-Ада, чрезъ который проходитъ вся торговля Россіи съ Среднею Азіею и нашею Закаспійской окраиной, въ таможенныхъ отчетахъ пропущенъ, вѣроятно потому, что это конечный пунктъ Закаспійской желѣзной дороги, состоящей въ военномъ вѣдомствѣ. Понятно, что по оборотамъ трехъ городовъ, характеризующихъ торговое движеніе вдоль западнаго берега Каспія, безъ данныхъ о таковомъ же движеніи на восточномъ и южномъ его берегахъ, нѣтъ никакой возможности изобразить полную картину торговаго движенія по Каспійскому морю.

Поясимъ примѣромъ насколько абсолютное умолчаніе о каботажной торговлѣ русскихъ портовъ лишаетъ всякой возможности опредѣлить значеніе всѣхъ Каспійскихъ портовъ для мореходства и торговли ¹⁾.

| | |
|---|----------------|
| Въ 1882 г. отправлено изъ Астрахани въ Персію товаровъ на сумму | 2,355,512 р. |
| Привезено изъ Персіи въ Астрахань товаровъ на сумму | 3,427,297 „ |
| Итого | 5,782,809 р. |
| Привезено въ Астрахань каботажными судами товаровъ на сумму | 18,631,794 р. |
| Вывезено ими же изъ Астрахани товаровъ | 23,612,981 „ |
| Итого | 42,244,775 р.. |

¹⁾ О сравнительномъ значеніи Чернаго и Каспійскаго морей. Докладъ Н. А. Шаврова, Изв. Им. Общ. для Сод. Рус. торг. морех. Выпускъ XVII. Москва, 1884 г., стр. 59.

т. е. дѣйствительная морская торговля Астрахани превосходить показываемую по таможеннымъ отчетамъ внѣшнюю торговлю около 8 разъ.

Въ 1891 г по таможеннымъ отчетамъ торговый оборотъ Астрахани значится въ пудахъ:

| | |
|-------------------|----------------|
| Отпущено товаровъ | 405,000 пуд. |
| Привезено „ | 1,365,000 „ |
| Итого | 1,770,000 пуд. |

Въ тоже время по свѣдѣніямъ о вывозѣ изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ въ Астрахань, въ 1891 году, доставлено:

| | |
|---------------------|-------------------|
| Керосину | . 25,784,700 пуд. |
| Сырой нефти | 10,911,000 „ |
| Нефтяныхъ остатковъ | 103,751,715 „ |
| Всего | 140,447,415 пуд. |

Такимъ образомъ количество грузовъ, доставляемыхъ судамъ внѣшнюю нашу торговлю съ Персїей и среднеазиатскими ханствами черезъ Астрахань составляетъ 1,2% того количества грузовъ, которое доставляется въ Астрахань каботажемъ! Понятно на сколько неправильно должно быть сужденіе о значеніи Астрахани и всего Каспійскаго моря, въ мореходствѣ и торговлѣ Россіи, если принимать за основаніе всѣхъ разсужденій только 1,2% мореходства и торговли, дѣйствительно происходящихъ на Каспій между русскими портами!

Приведенный примѣръ рельефно выставляетъ ту небрежность, съ которою относятся у насъ къ интересамъ отечественнаго мореходства, даже тѣ государственныя учрежденія, въ вѣдомствѣ которыхъ оно непосредственно состоитъ. Сбивая въ кучу каботажное и заграничное плаваніе и не показывая товарнаго движеніе каботажа, таможенное вѣдомство лишаетъ Министерство Финансовъ возможности знать состояніе мореходства и морской торговли на Каспій, именно въ то время, когда приходится принимать усиленные мѣры къ развитію ихъ. Каждому понятно также, что мы получимъ самое ложное понятіе о значеніи Каспійскаго моря въ экономической жизни Россіи, если ничтожные обороты по торговлѣ съ Персїей городовъ: Астрахани, Астары и Баку мы примемъ за всю торговлю, происходящую на Каспій и сопоставимъ этотъ итогъ съ общимъ итогомъ внѣшней торговли, хотя бы на Балтійскомъ морѣ, какъ это и приходится дѣлать, руководствуясь таможенными отчетами. Тогда получится точное, на

цифрахъ основанное убѣжденіе, что будто бы Балтійское море играетъ весьма важную роль въ русской морской торговлѣ и мореходствѣ, а Каспійское море и происходящая по немъ морская торговля съ Персіей, съ Закавказьемъ и Средней Азіей, не стоятъ того, чтобы обращать на нихъ вниманіе! Выразимъ этотъ выводъ цифрами. За 9 разсматриваемыхъ лѣтъ итогъ всѣхъ оборотовъ по внѣшней торговлѣ выражается въ рубляхъ такъ:

| | Отпускъ составлялъ: | Привозъ составлялъ: |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| По Балтійскому морю | 1.746,059,821 | 1.567,996,250 |
| По Каспійскому морю | 61,278,388 | 96,785,607 |

Цифры эти показываютъ, что Балтійское море отпускаетъ товаровъ въ 28 разъ болѣе, чѣмъ Каспійское, на долю коего достается менѣе 4⁰/₁₀₀ отпуска черезъ Балтійское море. По привозу же послѣднее получаетъ въ 17 разъ болѣе товаровъ изъ за границы, чѣмъ Каспійское, на долю коего падаетъ менѣе 6⁰/₁₀₀ привоза иностранныхъ товаровъ, получаемыхъ черезъ Балтійское море. Вѣроятно вслѣдствіе подобныхъ сопоставленій является убѣжденіе въ ничтожности значенія Каспійскаго моря, вполне оправдывающее ту небрежность, съ какою собираются и печатаются въ таможенныхъ отчетахъ свѣдѣнія о морской торговлѣ и мореходствѣ на Каспійскомъ морѣ.

Впрочемъ даже изъ имѣющихся не полныхъ свѣдѣній придется сдѣлать совсѣмъ другой выводъ если, вмѣсто бухгалтерскихъ записей по книгамъ таможеннаго вѣдомства о внѣшней торговлѣ, мы возьмемъ болѣе реальный фактъ, характеризующій морскую торговлю на Каспій, именно: если сопоставимъ движеніе морскихъ судовъ по Балтійскому и Каспійскому морямъ за тѣ же самыя 9 лѣтъ, тогда получимъ:

| Пришло: | Судовъ: | Ластовъ: |
|---------------------|---------|------------|
| По Балтійскому морю | 98,772 | 15,482,687 |
| По Каспійскому морю | 97,085 | 14,502,906 |

Сравнивая эти итоги, мы видимъ, что на Балтійскомъ морѣ съ его многочисленными, благоустроенными и многонаселенными портовыми городами при громадной внѣшней торговлѣ, въ теченіи 9 лѣтъ пришло на 1,688 судовъ и на 1,429,787 ластовъ или въ среднемъ ежегодно по 185 судовъ и 158,865 ластовъ болѣе, чѣмъ на Каспійскомъ морѣ. Другими словами, движеніе морскихъ судовъ на Каспійскомъ морѣ почти равняется движенію судовъ на Балтійскомъ морѣ, и разнится отъ послѣдняго тѣмъ, что происходитъ исключительно, если не на русскихъ судахъ,

то подъ русскимъ флагомъ; тогда какъ на Балтійскомъ морѣ изъ общаго числа только 43,042 судовъ, тонажемъ 2,728,351 ластовъ были подъ русскимъ флагомъ, считая въ томъ числѣ и финляндскія суда, коихъ съ 1885 по 1891 годъ показано въ приходѣ 1,118 судовъ тонажемъ 180,622. Такимъ образомъ, если принимать въ расчетъ плаваніе подъ русскимъ флагомъ, то окажется, что на Каспій русское мореходство имѣетъ вдвое больше судовъ, чѣмъ на Балтійскомъ морѣ. При томъ тонажъ судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ на Балтійскомъ морѣ, выражается числомъ 2,728,351 ластовъ, тогда какъ русскія суда на Каспійскомъ морѣ имѣютъ тонажъ 14,502,900 ластовъ или слишкомъ въ 5 разъ болѣе, чѣмъ на Балтійскомъ морѣ.

Послѣ этихъ поясненій невольно приходитъ въ голову вопросъ: почему же на Балтійскомъ морѣ необходимо для Россіи затрачивать болѣе 50 милліоновъ на постройку одного Петербургскаго порта и затѣмъ еще болѣе того на портовые сооруженія въ Балтійскомъ портѣ, Ревелѣ, Ригѣ, Либавѣ; — не находится не только десятковъ милліоновъ, но и сотенъ тысячъ рублей на постройку портовъ въ Дербентѣ, Астарѣ, Ленкоранѣ и др. пунктахъ на западномъ и восточномъ берегахъ Каспія? Почему въ интересахъ Россіи устья Волги, недоступныя для морскихъ судовъ, заслуживаютъ меньшаго вниманія и расходовъ, чѣмъ улучшенія устьевъ Невы? Все это, конечно, вопросы праздные, такъ какъ отвѣтъ на нихъ уже давно сдѣланъ всею исторіею развитія нашей внѣшней торговли, *со времени Крымской войны, когда мы отrekliсь отъ собственныхъ національныхъ интересовъ и поставили себя цѣлью удешевить цѣнность русскихъ произведеній на Европейскихъ рынкахъ*, удовлетворяя, во имя конкуренціи съ Америкой, интересамъ иностранныхъ потребителей нашего хлѣба и сырья, въ ущербъ русскимъ производителямъ и потребителямъ и за счетъ Государственнаго Казначейства, которое платежами по гарантіи покрываетъ недоборъ въ доходахъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чрезмѣрнаго пониженія тарифовъ прямого сообщенія. Поэтому не вдаваясь въ дальнѣйшія разсужденія перейдемъ прямо къ непосредственному разбору общаго движенія морскихъ судовъ на Каспійскомъ морѣ, которое выражается слѣдующими цифрами: ¹⁾

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 62.

| За 9 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|------|----------|------|-----------------|------|----------|------|
| Всего. | 97085 | 100 | 14502900 | 100 | 96583 | 100 | 14454245 | 100 |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 11022 | 11,3 | 1386692 | 9,6 | 10086 | 10,5 | 1331863 | 9,2 |
| каботажномъ | 86063 | 88,7 | 13116208 | 90,4 | 86497 | 89,5 | 13122382 | 90,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 3461 | 31,4 | 197815 | 14,3 | 2689 | 26,7 | 145565 | 10,9 |
| паровыхъ | 7561 | 68,6 | 1188877 | 85,7 | 7397 | 73,3 | 1186298 | 89,1 |
| съ товаромъ. | 10050 | 91 | 1252921 | 90,3 | 8485 | 84 | 1172358 | 88,1 |
| съ балластомъ. | 1072 | 9 | 133771 | 9,7 | 1601 | 16 | 159505 | 11,9 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 54339 | 63,1 | 5869601 | 44,7 | 61849 | 63,3 | 9218220 | 44,6 |
| паровыхъ | 31724 | 36,9 | 7246607 | 55,3 | 24648 | 36,7 | 3904162 | 55,4 |
| съ товаромъ. | 60836 | 70,7 | 9150547 | 68 | 54801 | 71,5 | 5887369 | 70,1 |
| съ балластомъ. | 25227 | 29,3 | 3965661 | 32 | 31696 | 28,5 | 7235013 | 29,9 |
| Въ заграничн. плаваніи всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ. | | | | | | | | |

Цифры эти показываютъ:

1. Число судовъ и тонажъ ихъ за всѣ разсматриваемыя 9 лѣтъ необычайно быстро, изъ года въ годъ, возрастаетъ, главнымъ образомъ въ каботажномъ плаваніи, тогда какъ въ заграничномъ плаваніи число судовъ уменьшилось, но насколько именно опредѣлить точно нельзя, но во всякомъ случаѣ весьма не много, въ виду того, что въ каботажномъ плаваніи съ 1883 г. увеличеніе было очень значительно, именно въ 1883 году пришло 7,062 судна тонажемъ 991,716, а въ 1891 г. пришло 12,556 судовъ тонажемъ 2,354,486, увеличеніе за 9 лѣтъ на 5,494 судна и 1,362,770 ластовъ тонажемъ; увеличеніе грандіозное, не имѣющее примѣровъ на другихъ моряхъ.

2. Грандіозное число судовъ, обратившееся на Каспій за 9 лѣтъ, показываетъ, какое важное значеніе должно имѣть здѣсь мореходство для благосостоянія прибрежныхъ жителей и, между тѣмъ, на каботажное плаваніе не обращается никакого вниманія, а всѣ заботы наши сосредоточены на развитіи персидской торговли, которая, по странному недоразумѣнію, показывается слитно

съ дѣятельностью каботажныхъ судовъ, регистраціею торговаго движенія коихъ таможня не занимается.

3. Во всякомъ случаѣ за 9 лѣтъ мы имѣемъ въ таблицѣ такія цифры, что заграничное плаваніе по Каспію составляетъ 11,3% числа и 9,6% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. На долю каботажныхъ судовъ остается 88,7% числа и 90,4% общаго тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Такого благопріятнаго отношенія между заграничнымъ и каботажнымъ плаваніемъ нѣтъ ни на одномъ изъ остальныхъ русскихъ морей и это явленіе объясняется очень просто неимѣніемъ на Каспійскомъ морѣ иностраннаго мореходства. Некому, значить, покровительствовать! Съ другой стороны существованіе такого факта доказываетъ, что и на другихъ моряхъ мы могли бы обойтись безъ иностранной помощи. Какъ видно по цифрамъ, *помощь эта, съ присоединеніемъ субсидируемыхъ русскихъ пароводныхъ обществъ, подкапываетъ у насъ въ корень развитіе торговаго мореходства*, ибо вмѣстѣ съ грузами иностранцы и привеллигированныя общества отнимаютъ у прибрежныхъ жителей средства къ существованію мореходнаго промысла и не допускаютъ даже естественнаго роста нашего торговаго флота.

4. Не смотря на подавляющее преобладаніе паруснаго каботажна, въ заграничномъ плаваніи преобладаютъ паровыя суда, занимающія 68,6% числа и 85,7% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Парусныя суда занимаютъ 31,4% числа и 14,3% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Кажется трудно сомнѣваться въ виду этихъ цифръ, что субсидируемое общество „Кавказъ и Меркурій“ отнимаетъ почти всѣ грузы, отправляемые въ Персію и, стало быть, устраняетъ отъ заграничнаго плаванія мелкій каботажъ, что, очевидно, ни въ какомъ случаѣ не можетъ помогать его росту.

5. Съ товаромъ въ заграничномъ плаваніи пришло 91% числа и 90,3% тонажа всѣхъ судовъ. На долю баласта осталось 9% числа и 9,7% тонажа; отошло съ грузомъ 84% числа 88% тонажа всѣхъ судовъ. На долю баласта осталось 16% числа и 11,9% тонажа всѣхъ отошедшихъ судовъ. Цыфры эти показываютъ, что заграничное плаваніе находится на Каспѣ въ иныхъ условіяхъ, чѣмъ на другихъ моряхъ: суда приходятъ изъ за границы съ товаромъ, а отходятъ съ балластомъ, не имѣя возможности получить обратный грузъ.

6. Въ каботажномъ плаваніи, не смотря на получаемыя отъ правительства субсидіи, пароводныя общества не успѣваютъ одер-

жать верхъ надъ паруснымъ каботажемъ, ибо имѣютъ только 36,9% числа и 55,3% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ, а на долю парусныхъ остается почти двѣ трети числа и 44,7% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ.

7. Съ товаромъ въ каботажномъ плаваніи пришло только 70,7% числа и 68% тонажа всѣхъ судовъ. На долю балласта остается 29,3% числа и 32% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Отошло съ грузомъ 71,5% числа и 70,1% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что на долю балласта остается 28,5% числа и 29,9% тонажа всѣхъ отошедшихъ судовъ. Стало быть въ каботажномъ плаваніи отношеніе груза къ балласту менѣе благопріятно, чѣмъ въ заграничномъ плаваніи, такъ какъ около трети судовъ приходитъ съ балластомъ и уходитъ, не найдя обратнаго груза тоже съ балластомъ.

8. Всѣ суда заграничнаго и каботажнаго плаванія въ силу Туркменчайскаго трактата одинаково плаваютъ подъ русскимъ флагомъ, который и развивается на всѣхъ судахъ, плавающихъ по Каспійскому морю, дѣлая его фактически русскимъ моремъ.

Перейдемъ теперь къ подробному разбору движенія морскихъ судовъ по тѣмъ портамъ Каспійскаго моря, которые имѣли счастіе попасть въ таможенные отчеты.

Въ произведенной выборкѣ, какъ мы уже выше указывали, цифры движенія показаны не за 9 лѣтъ, а за 7 лѣтъ. Итоги же за 9 лѣтъ, показаны подъ первыми.

1. А с т а р а.

Астара, ничтожное мѣстечко съ тремястами душъ жителей, расположена на рѣчкѣ Астаринкѣ, составляющей нашу границу съ Персіею на восточномъ берегу Каспійскаго моря. По другую сторону этой рѣки, проходимой въ бродъ, расположено персидское селеніе Астара. Оба селенія, русское и персидское, расположены на совершенно открытомъ берегу моря, и суда останавливаются впереди этого берега въ ожиданіи грузовъ, подвозимыхъ на мелкихъ судахъ. Стоянка судовъ на такомъ рейдѣ неудобна и не безопасна, а потому вполнѣ естественно, что большая часть вѣншней торговли производится сухопутно, а моремъ отправляется меньшая ея часть.

За 9 лѣтъ вѣншняя торговля Астары выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годы. | Отпускъ | Привозъ |
|-------|-----------|------------|
| 1883 | 252.622 | 1.150.862 |
| 1884 | 327.273 | 1.299.014 |
| 1885 | 261.109 | 1.439.065 |
| 1886 | 371.412 | 1.309.809 |
| 1887 | 437.536 | 1.281.159 |
| 1888 | 469.519 | 1.599.318 |
| 1889 | 524.041 | 1.987.162 |
| 1890 | 649.262 | 1.682.717 |
| 1891 | 791.324 | 1.095.117 |
| Итого | 4.084.098 | 12.844.223 |

Превышеніе привоза надъ отпускомъ составляетъ 8.760.125 рублей.

Очень жаль, что сухопутная внѣшняя торговля Астары показывается отдѣльно только съ 1886 года, но, впрочемъ, и этого довольно, чтобы судить о томъ, что морская торговля Астары съ Персіей не имѣетъ значенія. Обороты морской торговли въ рубляхъ были:

| годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|---------|---------|
| 1886 | 132.426 | " |
| 1887 | 58.614 | " |
| 1888 | 96.210 | " |
| 1889 | 37.258 | " |
| 1890 | 18.764 | " |
| 1891 | 32.327 | 3643 |

Стало быто вывозъ въ Персію черезъ Астару сократился за 6 лѣтъ на цѣлыхъ 100 т. рублей. Иначе и быть не можетъ въ виду удобства отправки всѣхъ товаровъ въ Персію черезъ мелководную рѣчку, вмѣсто перевозки ихъ по глубокому Каспійскому морю.

По отношенію къ общимъ цифрамъ внѣшней торговли Астары мы видимъ слѣдующее:

1. Въ первомъ портѣ, гдѣ происходитъ наша торговля съ Персіей, мы встрѣчаемся съ общимъ характеромъ этой торговли, отнесенной по таможеннымъ отчетамъ къ „*Азіатской торговлѣ*“, каковая отличается отъ торговли европейской тѣмъ, что балансъ ея якобы *крайне неблагоприятенъ для Россіи*. За 9 лѣтъ привозъ превосходитъ отпускъ на сумму 8.760.125 рублей, которую мы должны были заплатить персіянамъ звонкою монетою. Но эта бѣда окажется вовсе не такою большою, если мы подробно посмотримъ, что мы купили въ Персіи и что мы туда продали.

2. Привозъ товаровъ изъ-за границы колеблется, возвышаясь

до 1.987.162 руб. (въ 1889 г.) и падая къ 1891 г. до 1.095.117 руб. Главными статьями привоза служатъ: рисъ, котораго въ 1891 г. привезено 8289 пуд., сухіе фрукты и ягоды 293.260, миндаль и фисташки 32.308 пудовъ.

3) Отпускъ товаровъ въ Персію изъ года въ годъ правильно и значительно усиливается, а въ теченіи 9 лѣтъ почти утроился. Главными предметами вывоза служатъ: ячмень (19,945 пуд.); соль поваренная (11.300 п.) желѣзо ломъ (23.955); желѣзо разныхъ сортовъ (38.666 п.); сырая нефть (48.531 п.); керосинъ (47.496); фарфоровыя издѣлія (6.589 п.); стеклянныя издѣлія (8.293 п.); бумага для письма (3.782 п.); бумажныя ткани (5.942 п.). Такимъ образомъ главными предметами нашего отпуска въ Персію служатъ заводско-мануфактурныя издѣлія и хлопчатобумажныя ткани въ ограниченномъ размѣрѣ.

4) Изъ предыдущаго видно, что мы покупали въ Персіи предметы народнаго продовольствія: рисъ, миндаль, фисташки, сухіе фрукты и пр., т.-е. произведенія южнаго климата, которыя не могутъ культивироваться въ Россіи, а продавали въ Персію преимущественно заводскія и мануфактурныя издѣлія. Такимъ образомъ, по отношенію къ Персіи и вообще къ Азіятскому рынку, Россія находится совершенно въ такомъ же положеніи, въ какомъ находится Западная Европа по отношенію къ русскому рынку, именно: *она покупаетъ дешевыя земледѣльческія произведенія, необходимыя для продовольствія народныхъ массъ и для фабричной обработки, а продаетъ въ Персію свои дорогія заводско-фабричныя издѣлія.* Мы такъ давно благоговѣемъ передъ авторитетомъ Западной Европы, подражая ей во всемъ: но оказывается нѣтъ правила безъ исключенія! Когда Провидѣніе поставило насъ въ благопріятныя отношенія къ Азіятскимъ рынкамъ, гдѣ мы можемъ вести торговлю также выгодно и тѣмъ же порядкомъ какъ европейцы ведутъ торговлю съ Россіей, то *мы отказываемся даже отъ подражанія Европѣ* и пугаемся того, что балансъ азіятской торговли совсѣмъ не похожъ на разорительный для насъ балансъ по внѣшней торговлѣ съ западною Европой!

Движеніе морскихъ судовъ по Астаринскому порту съ распределеніемъ ихъ на категоріи, какъ это сдѣлано для портовъ на другихъ моряхъ, сдѣлано только за 7 лѣтъ, вслѣдствіе слитія за 1890 и 1891 гг. въ одно заграничнаго и каботажнаго плаванія, а также прихода судовъ съ балластомъ и товаромъ. Общее число судовъ за 9 лѣтъ для сравненія съ движеніемъ судовъ на остальныхъ моряхъ, показано въ концѣ ¹⁾.

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 63.

| За 7 лѣтъ: | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|---------------------------------------|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 1831 | — | 209225 | — | 1831 | — | 209358 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 1343 | 73,4 | 166419 | 78,3 | 1355 | 74,9 | 167051 | 52,8 |
| каботажномъ. | 488 | 26,6 | 42806 | 21,7 | 476 | 25,1 | 42307 | 47,2 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ . | 193 | 14,3 | 8684 | 5,2 | 194 | 13,2 | 8798 | 5,3 |
| паровыхъ . | 1150 | 85,7 | 157735 | 94,8 | 1161 | 86,8 | 158253 | 94,7 |
| съ товаромъ . | 956 | 71,1 | 120612 | 83,6 | 1023 | 75,5 | 133203 | 91,1 |
| съ балластомъ . | 387 | 28,9 | 45807 | 16,4 | 332 | 24,5 | 33848 | 8,9 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ . | 322 | 66,2 | 18483 | 43,1 | 303 | 63,6 | 17727 | 41,9 |
| паровыхъ . | 166 | 33,8 | 24323 | 56,9 | 173 | 36,4 | 24580 | 58,1 |
| съ товаромъ . | 344 | 67,5 | 29726 | 69,8 | 371 | 78,9 | 33726 | 79,5 |
| съ балластомъ . | 144 | 32,5 | 13080 | 30,2 | 105 | 21,1 | 8581 | 20,5 |
| За 1890 и 1891 года было: | | | | | | | | |
| парусныхъ . | 238 | 38,7 | 15964 | 24,2 | 234 | 39 | 15659 | 23,7 |
| паровыхъ | 376 | 61,3 | 50668 | 75,8 | 376 | 61 | 50668 | 76,2 |
| Итого за 2 г. | 614 | — | 66632 | — | 610 | — | 66327 | — |
| Всего же за 9 лѣтъ было: | | | | | | | | |
| Въ то число: | | | | | | | | |
| парусныхъ . | 753 | 30,9 | 43131 | 15,4 | 731 | 29,9 | 42189 | 15,4 |
| паровыхъ . | 1692 | 69,1 | 232726 | 84,6 | 1710 | 70,1 | 233501 | 84,6 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ въ Астарѣ быстро возрастаетъ, начинаясь въ 1883 г. съ 196 судовъ 24.856 ластовъ тонажа, оканчивается въ 1891 г. 304 судами въ 32.707 ластовъ тонажа. Увеличеніе болѣе чѣмъ на одну треть.

2. Какъ увеличилось за это время заграничное плаваніе рѣшить нельзя за неимѣніемъ данныхъ; но за 7 первыхъ лѣтъ, заграничное плаваніе преобладало надъ каботажемъ, захватывая

75,4% числа 78,3% тонажа, такъ что на долю каботажна оставалось 26,6% числа и 21,7% тонажа.

3. Паровыя суда преобладали въ заграничномъ плаваніи, занимая 85,7% числа 94,8% тонажа всѣхъ судовъ, оставляя парусному каботажу 14,3% числа и 5,2% тонажа. Объясняется это тѣмъ, что Астара составляетъ пунктъ, посѣщаемый срочными пароходами общества „Кавказъ и Меркурій“, которое содержитъ субсидируемые правительствомъ пароходные рейсы по русскимъ и персидскимъ портамъ и забираетъ тамъ всѣ грузы, оставляя парусный каботажъ безъ дѣла. Стало быть и на Каспійскомъ морѣ, какъ и на Черномъ субсидируемыя пароходныя общества исполняютъ одну и ту же миссію, вредную для развитія нашего мореходства, именно: упраздняютъ своею дѣятельностью потребность въ существованіи мелкаго паруснаго каботажна, который составляетъ выгодный промыселъ для прибрежныхъ жителей.

4. Въ каботажномъ плаваніи пароходы преобладаютъ по тонажу (56,9%) надъ парусными судами, которыя, хотя и имѣютъ 66,2% числа, но только 43,1% тонажа всѣхъ судовъ. Съ товаромъ пришло въ Астару 67,5% числа и 69,8% тонажа, на долю балласта осталось слѣдовательно одна треть судовъ и тонажа, что конечно неблагоприятно для прогресса мореходства. Отошло съ товаромъ 78,9% числа и 79,5% тонажа, такъ что около 21% или одной пятой всѣхъ судовъ не нашли себѣ грузовъ и ушли съ балластомъ.

5. За послѣдніе два года паровыя суда взяли еще большее преобладаніе надъ парусными, захвативъ 61,3% числа и 75,8% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Вслѣдствіе этого и отношеніе парусныхъ судовъ къ паровымъ за всѣ 9 лѣтъ измѣнилось въ ущербъ паруснымъ, такъ какъ на долю пароходовъ причитается 69,1% числа и 84,6% тонажа.

6. Всѣ суда плавали подъ русскимъ флагомъ.

2. Ленкорань.

Городъ Ленкорань имѣетъ несравненно болѣе благоприятныя морскія преимущества чѣмъ Астара, и хотя также расположенъ на открытомъ берегу, но впереди его на сѣверо-западъ, въ 10 миляхъ отъ берега лежитъ островъ Сара, за которымъ имѣется совершенно покойная якорная стоянка. Суда не доходятъ до Лен-

ворани, но большею частью остаются здѣсь и нагружаются посредствомъ мелкихъ лодокъ (киржимовъ), приходящихъ съ товаромъ изъ Ленкорани.

Ленкорань не большой городъ, ибо въ немъ считается 5.720 душъ жителей. Когда-то это была сильная персидская крѣпость, взятая штурмомъ въ 1813 году, знаменитымъ кавказскимъ героемъ Котляревскимъ. Крѣпость эта давно уже упразднена и Ленкорань нынѣ представляетъ одинъ изъ наиболѣе заброшенныхъ уголковъ Закавказья. Не смотря на всѣ свои преимущества предъ Астарой Ленкорань не ведетъ никакой внѣшней торговли и, по таможеннымъ отчетамъ, въ числѣ торговыхъ пунктовъ не значится. Между тѣмъ, *если бы мы на нашу азіатскую торговлю смотрѣли по европейски, то Ленкорань могъ бы быть однимъ изъ цветущихъ городовъ Закавказья и большимъ торговымъ портомъ на Каспійскомъ морѣ.* Для этого нужно только построить небольшую желѣзную дорогу въ 240 верстъ длиною отъ Ленкорани до Тавриза, чтобы сбытъ всѣхъ разнообразныхъ произведеній богатаго Азербайджана направился къ Каспійскому морю и далѣе, водянымъ путемъ по Каспійскому морю и Волгѣ на нашъ внутреннй рынокъ. Этимъ значительно удешевилась бы стоимость произведеній южнаго климата, культивируемыхъ въ Персіи, къ великой пользѣ и увеличенію благосостоянія всѣхъ русскихъ потребителей. Даже вопросъ, о проведеніи въ Ленкорань отъ станціи Аджикабулъ, черезъ знаменитые Сальяны, вѣтви длиною около 200 верстъ, постоянно откладывается на будущее, хотя эта вѣтвь доставила бы Закавказской желѣзной дорогѣ не менѣе грузовъ, чѣмъ кахетинская вѣтвь и притомъ удешевила бы самую эксплуатацію дороги, сдѣлавъ доступными для нея лѣса Талыша, гдѣ дорога могла бы дешево пріобрѣтать шпалы и всѣ лѣсные матеріалы. Но этого нѣтъ и Ленкорань не ведетъ внѣшней торговли и всѣ преимущества географическаго положенія, вмѣстѣ съ морскими преимуществами этого приморскаго города, остаются бесполезными для Россіи. Торговля на каботажныхъ судахъ по таможеннымъ отчетамъ не регистрируется, а потому объ ней не будемъ и говорить, за неимѣніемъ данныхъ.

Движеніе морскихъ судовъ по Ленкоранскому порту, выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

¹⁾ Смори приложеніи таблица № 64.

| 3 а 7 лѣтъ | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отошло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---------------------------------------|------------------|----------|---------------|----------|------------------|----------|---------------|----------|
| Всего | 2883 | — | 301159 | — | 2862 | — | 298561 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | 1249 | 43,3 | 174296 | 57,8 | 1230 | 42,9 | 170997 | 57,2 |
| каботажномъ | 1634 | 56,7 | 126863 | 42,2 | 1632 | 57,1 | 127564 | 42,8 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 9 | 0,7 | 378 | 0,2 | 6 | 0,4 | 241 | 0,1 |
| паровыхъ | 1240 | 99,3 | 173918 | 99,8 | 1224 | 99,6 | 170756 | 99,9 |
| съ товаромъ | 1099 | 87,9 | 151938 | 90,7 | 1015 | 82,5 | 143837 | 84,1 |
| съ балластомъ | 150 | 12,1 | 22358 | 9,3 | 215 | 17,5 | 27160 | 15,9 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1166 | 71,3 | 58655 | 46,2 | 1157 | 70,8 | 60296 | 47,2 |
| паровыхъ | 468 | 28,7 | 68208 | 53,8 | 475 | 29,2 | 67268 | 52,8 |
| съ товаромъ | 933 | 57 | 85249 | 67,2 | 1540 | 94,3 | 121652 | 95,3 |
| съ балластомъ | 701 | 43 | 41614 | 32,8 | 92 | 5,7 | 5912 | 4,7 |
| За 1890 и 1891 года было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 294 | 48 | 19242 | 30,5 | 300 | 48 | 19477 | 30,5 |
| паровыхъ | 318 | 52 | 44302 | 69,5 | 318 | 52 | 44309 | 69,5 |
| Итого | 612 | — | 63551 | — | 618 | — | 63786 | — |
| А всего за 9 л. | 3495 | — | 364710 | — | 3480 | — | 362347 | — |
| Въ т о ч и с л о: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1469 | 42 | 78275 | 21,5 | 1463 | 42 | 80014 | — |
| паровыхъ | 2026 | 58 | 286428 | 78,5 | 2017 | 58 | 282333 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Что распредѣленіе судовъ по тѣмъ же категоріямъ, по ка-
кимъ онѣ распредѣлены, по другимъ морямъ въ Ленкорани воз-
можно только за 7 лѣтъ, при чемъ видно, что движеніе судовъ
постоянно сокращается какъ по заграничному плаванію, такъ и
по каботажному. Въ 1884 г. въ заграничномъ плаваніи пришло
283 судна тонажемъ 42.541 ластовъ, а въ 1889 г. 130 судовъ
тонажемъ 19.280 ластовъ, т.-е. за 6 лѣтъ сократилось болѣе чѣмъ
вдвое. Въ каботажномъ плаваніи въ 1883 г. пришло 449 судовъ
тонажемъ 50.933 ластва, въ 1889 г. только 210 судовъ тонажемъ

14.188 ластовъ—сокращенія движенія болѣе, чѣмъ вдвое по числу судовъ и болѣе, чѣмъ втрое по ихъ вмѣстимости. При тѣхъ благоприятныхъ условіяхъ и морскихъ преимуществахъ, какими обладаетъ Ленкорань, центръ чрезвычайно богатаго мѣстнаго района, составлявшаго нѣкогда Талышинское ханство, такой быстрый упадокъ мореходства представляетъ явленіе крайне печальное!

Впрочемъ за 2 послѣдніе года движеніе судовъ нѣсколько оживилось и въ 1891 году было уже 325 судовъ тонажемъ 32.757 ластовъ.

2. Упадокъ мореходства въ Ленкоранѣ выкажется еще рельефнѣе, когда мы возьмемъ сравнительное движеніе парусныхъ и паровыхъ судовъ. Послѣднія въ заграничномъ плаваніи, т.-е. при торговлѣ съ Персіей занимаютъ 99,3% числа и 99,8% тонажа всѣхъ судовъ, оставляя на долю паруснаго судоходства 0,7% числа и 0,2% тонажа т.-е. почти что ничего. Въ каботажномъ плаваніи пароходы занимаютъ 28,7% числа и 53,8% тонажа, оставляя для парусныхъ судовъ 71,3% числа и 46,2% тонажа т.-е. оставляя каботажу менѣе половины грузовъ, не смотря на большое число каботажныхъ судовъ.

3. Изъ Персіи большинство судовъ пришло съ товаромъ (87,9% числа и 90,7% тонажа), а съ балластомъ 12,1% числа и 9,3% тонажа, что очень немного. Отошло же 82,5% числа и 84,1% тонажа, а съ балластомъ 17,5% числа и 15,9% тонажа судовъ. Такимъ образомъ наши суда на Каспійскомъ морѣ также, какъ и европейскія суда на другихъ моряхъ, находятъ выгоду ходить за границу съ балластомъ, для полученія грузовъ въ Персію. Мы подчеркиваемъ этотъ фактъ собственно потому, что онъ подтверждаетъ высказанное выше мнѣніе о томъ, что *Россія, по отношенію къ азіатской торговлѣ, находится въ такихъ же благоприятныхъ условіяхъ, въ коихъ находится Западная Европа по отношенію къ Россіи.*

4. Общее число судовъ, посѣтившихъ Ленкорань въ теченіи 9 лѣтъ, выражается итогомъ 3.495 судовъ съ тонажемъ 364.710 ластовъ, отошло 3.480 судовъ тонажемъ 362.347 ластовъ. Всѣ эти суда пришли и ушли подъ русскимъ флагомъ.

3. Кизиль-Агачъ.

Кизиль-Агачъ таможенный портъ, расположенный на берегу мелководнаго Кизиль-Агаческаго залива, куда впадаетъ южный

рукавъ рѣки Куры Акуша, при устьѣ которой и, по всему заливу производится значительный рыбный промыселъ. Этимъ исчерпывается все значеніе Кизиль-Агача.

Движеніе морскихъ судовъ здѣсь незначительно: выражается въ среднемъ приходомъ 111 судовъ и происходитъ исключительно между русскими портами. Въ подробности это движеніе выражается такъ цифрами ¹⁾).

| З а 7 л ѣ т ѣ : | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 728 | — | 27781 | — | 727 | — | 27647 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ каботажномъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 728 | 100 | 27781 | 100 | 727 | 100 | 27647 | 100 |
| Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было: | | | | | | | | |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 728 | 100 | 27781 | 100 | 727 | 100 | 27647 | 100 |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ. | 355 | 48,7 | 13409 | 48,2 | 686 | 94,3 | 26060 | 94,2 |
| съ балластомъ | 373 | 51,3 | 14372 | 51,8 | 41 | 5,7 | 1587 | 5,8 |
| За 1890 и 1891 года было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 269 | 99 | 12094 | 99 | 259 | 99 | 11533 | 99 |
| паровыхъ | 1 | 0,9 | 114 | 1 | 1 | 1 | 114 | 1 |
| Итого за 2 г. . . | 270 | — | 12208 | — | 260 | — | 11647 | — |
| А всего за 9 л. | 998 | — | 39989 | — | 987 | — | 39294 | — |
| В т о ч и с л о : | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 997 | — | 39875 | 99 | 986 | 99 | 39180 | 99 |
| паровыхъ | 1 | 1 | 114 | 1 | 1 | 1 | 114 | 1 |

Цифры эти показываютъ:

1. Что движеніе морскихъ судовъ развивается въ Кизиль-Агачѣ довольно быстро. Въ 1883 г. пришло сюда 86 судовъ тонажемъ 3453 ластва, а въ 1891 г. 148 судовъ тонажемъ 7245 ластовъ, или почти вдвое, какъ по числу судовъ, такъ и по ихъ тону.

2. Отхода и прихода судовъ изъ за границы, за всѣ 9 лѣтъ

1) Смотри приложенія таблица № 65.

не было, такъ какъ въ главномъ предметѣ производства Кизиль-Агача, именно: въ рыбномъ товарѣ, Персія мало нуждается, ибо имѣетъ весьма обильные собственные рыбные промыслы, на южномъ берегу Каспія. Промыслы эти, большею частію, арендуются нашими Закавказскими капиталистами, почему изъ Персіи въ Баку привозится значительное количество рыбнаго товара.

3. Всѣ пришедшія и ушедшія суда были парусныя и пришли на половину съ балластомъ, а ушли почти всѣ нагруженными товаромъ, такъ что съ балластомъ ушло 5,7% числа и 5,8% тонажа. Другими словами всѣ приходили сюда за рыбою и нашли этотъ грузъ въ изобиліи.

4. Усть-Куринскъ.

Усть-Куринскъ таможенный постъ, учрежденный близъ устья рѣки Куры, впадающей въ Каспій двумя рукавами: восточнымъ и сѣверо-восточнымъ. Открытое море впереди этихъ устьевъ и составляетъ Куринскій рейдъ, называемый также сѣверо-восточнымъ банкомъ, Куринскимъ рейдомъ и Сальянскимъ рейдомъ. Не смотря на совершенно открытое положеніе этого рейда, стоянка на немъ судовъ довольно безопасна, что приписывается его мелководію. Хотя Усть-Куринскъ лежитъ не далеко отъ знаменитыхъ Сальянъ, гдѣ происходитъ самый изобильный уловъ красной и частичковой рыбы, но вся она отправляется, главнымъ образомъ, въ Тифлисъ и, потому, на долю морской отправки остается весьма немного. Тѣмъ не менѣе движеніе судовъ въ Усть-Куринскъ изъ года въ годъ быстро возрастаетъ, что видно изъ слѣдующихъ цифръ ¹⁾.

| За 7 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отошло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|---|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего. | 864 | — | 43155 | - | 863 | — | 43200 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ каботажномъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 864 | 100 | 43155 | 100 | 863 | 100 | 43200 | 100 |
| Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было. | | | | | | | | |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 66.

| 3 а 7 лѣтъ. | | Пришло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о | Отошло судовъ | о/о | Ластовъ | о/о |
|-------------------------------|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | | |
| парусныхъ. | | 738 | 85,4 | 25382 | 58,8 | 738 | 86,2 | 25440 | 59,9 |
| паровыхъ | | 126 | 14,6 | 17773 | 41,2 | 125 | 13,8 | 17760 | 40,1 |
| съ товаромъ. | | 687 | 79,5 | 35875 | 83,1 | 592 | 68,6 | 32954 | 76,2 |
| съ балластомъ. | | 177 | 20,5 | 7280 | 16,9 | 271 | 31,4 | 10246 | 23,8 |
| За 1890 и 1891 года было: | | | | | | | | | |
| парусныхъ. | | 299 | 42 | 11025 | 24,5 | 289 | 42 | 10315 | 24,5 |
| паровыхъ . . . | | 411 | 58 | 34821 | 75,5 | 410 | 58 | 34809 | 75,5 |
| Итого за 2 г. . | | 710 | — | 45846 | — | 699 | — | 45124 | — |
| А всего за 9 л. | | 1574 | — | 89001 | — | 1562 | — | 88324 | — |
| Въ т о ч и с л о : | | | | | | | | | |
| парусныхъ. | | 1037 | 65,9 | 36407 | 38,6 | 1027 | 65,9 | 35755 | 64,2 |
| паровыхъ | | 537 | 44,1 | 52594 | 61,4 | 535 | — | 52569 | 34,8 |

Цифры эти показываютъ:

1. Заграничнаго плаванія за всѣ 9 лѣтъ въ Усть-Куринскѣ не происходило и движеніе происходило только между русскими портами на каботажныхъ судахъ.

2. Въ 1883 г. пришло 24 судна тонажемъ 1392 ластва, а въ 1891 г. 461 судно тонажемъ 29.440 ластовъ. Такимъ образомъ число судовъ увеличилось за 9 лѣтъ въ 19 разъ, а тонажъ ихъ, болѣе чѣмъ въ 21 разъ. Почти тотъ же прогрессъ происходилъ и при отходѣ судовъ. Это безусловно свидѣтельствуетъ, что Усть-Куринскъ находится въ весьма благопріятныхъ условіяхъ для развитія каботажнаго судоходства.

3. Парусныя суда преобладаютъ, какъ числомъ (85,4%), такъ и тонажемъ за первые 7 лѣтъ, но за послѣдніе 2 года превосходятъ парусныя занимая 58% числа и 75% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ. Такъ какъ въ Усть-Куринскѣ срочные пароходы Общества „Кавказъ и Меркурій“ не заходятъ, то такое увеличеніе прихода паровыхъ судовъ объяснить трудно, за неимѣніемъ данныхъ о томъ какіе грузы и куда перевозятъ наши каботажныя суда.

5. Сальяны.

Сальянскій таможенный портъ находится въ срединѣ между Усть-Куриномъ и Баку, на совершенно открытомъ на 180° морскомъ берегу и построенъ главнымъ образомъ въ видахъ таможенного надзора, а не торговли. Тѣмъ не менѣе общій прогрессъ торгово-экономической жизни Закавказья вызываетъ и здѣсь изъ года въ годъ увеличивающееся движеніе морскихъ судовъ, какъ можно видѣть изъ приведенныхъ ниже данныхъ ¹⁾:

| За 7 лѣтъ: | Пришло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 | Отшло судовъ | 0/0 | Ластовъ | 0/0 |
|---|------------------|-----|---------|-----|-----------------|-----|---------|-----|
| Всего | 1597 | — | 35759 | — | 1593 | — | 35682 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ каботажномъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1597 | 100 | 35759 | 100 | 1593 | 100 | 35682 | 100 |

Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было:

Въ каботажномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|---------------|------|------|-------|------|------|-----|-------|------|
| парусныхъ | 1597 | 100 | 35759 | 100 | 1593 | 100 | 35682 | 100 |
| паровыхъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| съ товаромъ. | 1208 | 75,7 | 27517 | 76,9 | 1468 | 92 | 31845 | 89,2 |
| съ балластомъ | 389 | 24,3 | 8242 | 23,1 | 125 | 8 | 3837 | 10,8 |

За 1890 и 1891 года было:

| | | | | | | | | |
|--------------------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|
| парусныхъ. | 616 | 79,8 | 16449 | 72,4 | 614 | 79,8 | 16377 | 72,4 |
| паровыхъ | 156 | 20,2 | 6075 | 27,6 | 156 | 20,2 | 6075 | 27,6 |
| Итого за 2 г. . | 772 | — | 22524 | — | 770 | — | 22452 | — |
| А за 9 л. | 2369 | — | 58283 | — | 2363 | — | 58134 | — |

Въ то число:

| | | | | | | | | |
|------------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|
| парусныхъ. | 2213 | 93,5 | 52208 | 90,5 | 2207 | 93,5 | 52059 | 90,5 |
| паровыхъ | 156 | 6,5 | 6075 | 10,5 | 156 | 6,5 | 6075 | 10,5 |

Цифры эти показываютъ:

1. Постепенное усиленіе движенія морскихъ судовъ. Въ 1883 г. прибыло въ Сальяны 241 судно тонажемъ 5198, а въ 1891 г. 461 судно тонажемъ 14.283 ластва. Увеличеніе болѣе чѣмъ вдвое.

¹⁾ См. приложенія таблица № 67

2. Судовъ заграничнаго плаванія за всѣ 9 лѣтъ не было въ приходѣ и отходѣ. Не было также и паровыхъ судовъ до 1891 г., когда прибыло 36 пароходовъ тонажемъ 1126 ластовъ, а въ слѣдующемъ 1891 г. прибыло уже 120 судовъ тонажемъ 4949 ластовъ. Этимъ и объясняется значительное усиленіе движенія морскихъ судовъ въ Сальянахъ за послѣдніе 2 года. Въ общемъ итогъ за 9 лѣтъ это число пароходовъ заняло 6,5% числа и 10,5% тонажа всѣхъ судовъ, обратившихся въ Сальянахъ въ теченіи 9 лѣтъ.

3. Съ товаромъ пришло въ Сальяны 75,7% числа и 76,9% тонажа, такъ что съ балластомъ пришло около четвертой части всѣхъ судовъ. При отходѣ 92% числа 89,2% тонажа ушли съ грузомъ и только 8% числа 10,8% тонажа взяли балластъ.

6. Баку.

Бакинская бухта, на берегу которой лежитъ гор. Баку, не велика, именно длина ея 6 миль, а ширина 5 морскихъ миль. Она прикрывается съ сѣвера Апшеронскимъ полуостровомъ, а съ востока и юго-востока тремя островами: Песчанымъ, Вульфъ и Наргенъ. Городъ Баку помѣщается въ сѣверо-западномъ углу гдѣ находится самая удобная для стоянки судовъ часть бухты. Суда становятся на якорѣ, на открытомъ рейдѣ въ разстояніи $\frac{1}{4}$ —1 мили отъ берега съ совершенною безопасностью и удобствами во всѣхъ отношеніяхъ. Волненіе рѣдко заходитъ на рейдъ, хотя здѣсь постоянно свирѣпствуютъ, попеременно смѣняя другъ друга, два вѣтра N и SW

Такія морскія преимущества г. Баку особенно важны потому, что не только въ Закавказьѣ, но и на всемъ западномъ берегу Каспія, нѣтъ другаго пункта, который могъ бы сравняться и конкурировать съ Баку по достоинствамъ естественнаго порта. Къ этимъ морскимъ преимуществамъ надобно прибавить и чрезвычайныя выгоды географическаго положенія Баку, которыя, съ самаго основанія этого города предназначали его быть главнымъ портомъ Закавказья на Каспій.

Наши торговля сношенія съ Шемахою, т. е. съ нынѣшнимъ Закавказьемъ, начались, при посредствѣ Баку, съ самаго основанія г. Астрахани и были довольно значительны, судя потому, что при разграбленіи Шемахи лезгинами въ 1712 году убытки русскихъ купцовъ оцѣнивались въ сотни тысячъ рублей. Когда

Петръ Великій рѣшилъ занять западный и южный берега Каспія, то для водворенія русской власти въ Закавказьѣ онъ и приказалъ генераль-маіору Матюшкину взять Баку, „яко ключъ всего нашего дѣла въ тѣхъ краяхъ“, что и исполнено Матюшкинымъ въ 1723 году, при посредствѣ десанта, прибывшаго на судахъ изъ Решта, который, вмѣстѣ со всѣмъ Гилянѣмъ и Мазандераномъ, былъ занятъ русскими войсками. Въ 1735 году, вмѣстѣ со всѣми завоеваніями Петра Великаго на западномъ и южномъ берегахъ Каспія, Баку возвращенъ былъ Надиръ Шаху, безъ всякаго съ его стороны вознагражденія. Въ 1796 г. Баку во второй разъ былъ взятъ графомъ Зубовымъ, но оставленъ вмѣстѣ съ отозваніемъ нашихъ войскъ съ Кавказа, такъ что пришлось брать его въ третій разъ, что привелъ въ исполненіе 8 февраля 1806 г. знаменитый администраторъ Кавказа кн. Циціановъ, который завладѣлъ г. Баку, но, довѣрившись Бакинскому хану Гусейнъ-Кули-Хану, съ небольшимъ конвоемъ отправился къ нему на свиданіе и былъ предательски убитъ, а голова его отрублена и отправлена въ видѣ трофея къ Персидскому шаху, гдѣ и затерялась. Гнусное убійство князя Циціанова не могло остаться безнаказаннымъ и 2 іюня того же 1806 года Баку была взята въ 4-й разъ генераломъ отъ инфантеріи Булгаковымъ. Гусейнъ-Кули-Ханъ спасся бѣгствомъ въ Персію, а городъ Баку окончательно присоединенъ къ Россійской державѣ.

По Гюлистанскому и Туркменчайскому трактатамъ Россія приняла на себя защиту персидскихъ береговъ отъ морскихъ разбоевъ, которые совершались здѣсь дикими племенами, обитающими на восточномъ берегу Каспія. Вслѣдствіе сего, не смотря на полное отсутствіе иностранныхъ флотовъ на Каспій, явилась необходимость имѣть здѣсь военныя суда и учреждена была Каспійская флотилія, имѣвшая свои морскія учрежденія въ Астрахани; а для удобства крейсированія военныхъ судовъ вдоль восточнаго берега, въ теченіи круглаго года, персидское правительство уступило Россіи острововъ Ашуръ-Адъ, при входѣ въ Астрабадскій заливъ, для учрежденія здѣсь постоянной морской станции.

Послѣ крымской войны, когда въ силу Парижскаго трактата, пришлось расформировывать славный Черноморскій флотъ, обращено было вниманіе и на усиленіе нашего военного флота на Каспійскомъ морѣ. При этомъ рѣшено было учредить адмиралтейство въ Астрахани, которая предназначалась служить центромъ администраціи Каспійской флотиліи и, при томъ, главнымъ депо для снабженія ея всѣмъ необходимымъ. Но замерзаніе Волги

затрудняло для Астрахани успѣшное исполненіе этой функціи, а потому рѣшено было перевести всѣ морскія учрежденія Каспійской флотиліи въ г. Баку, гдѣ нынѣ и устроенъ военный портъ на Баиловомъ мысу, въ 3-хъ верстахъ отъ города. Съ возобновленіемъ Черноморскаго флота Каспійская флотилія сокращена, но это не мѣшаетъ существованію военного порта Баку, что безусловно имѣетъ самое полезное значеніе для прогресса торговаго мореходства.

Не смотря на всѣ достоинства своего естественнаго порта и всѣ выгоды географическаго положенія, особенно усилившіяся съ постройкою Закавказской дороги, соединившей торговлю въ бассейнахъ Каспія и Чернаго моря, городу Баку суждено было занять современное, блистательное положеніе не вслѣдствіе торговли, а въ силу необычайнаго изобилія нефтяныхъ источниковъ, не имѣющихъ пока себѣ равныхъ. До 1873 г. городъ Баку представлялъ весьма важный азіатскій городъ замѣчательный только своими неудобствами для жизни. Но съ 1873 г., когда уничтожена была монополющая аренда бакинскихъ нефтяныхъ источниковъ и дозволена свободная добыча и обработка нефти, городъ этотъ зажилъ новою жизнью, такъ какъ сотни капиталистовъ и тысячи предприимчивыхъ людей бросились разрабатывать нефтяныя богатства Баку. Въ 1883 году окончена была постройка Тифлиско-Бакинскаго участка Закавказской желѣзной дороги и тѣмъ открытъ дешевый, неограниченный, удобный сбытъ нефтяныхъ продуктовъ, при посредствѣ Чернаго моря, на рынки всего міра. Вслѣдъ затѣмъ явился въ Баку г. Ротшильдъ съ своими капиталами и кредитомъ: производство керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ приняло баснословный ростъ и Баку нынѣ сдѣлался самымъ оживленнымъ, промышленнымъ и торговымъ городомъ Закавказья. Населеніе его быстро возрастаетъ и по „Кавказскому календарю“ за 1893 г. показывается уже въ числѣ 92601 душъ обоюбого пола. Стало-быть Баку составляетъ, послѣ Тифлиса, самый населенный городъ Закавказья.

Хотя вопросъ о ростѣ нефтянаго производства и о сбытѣ нефтяныхъ продуктовъ не относится непосредственно къ задачѣ нашего изслѣдованія, но онъ весьма важенъ для всей экономической жизни Россіи вообще и для мореходства въ особенности, да, сверхъ того, даетъ непреерекаемо вѣрныя указанія тому, что именно содѣйствуетъ развитію или правильнѣе, что вызываетъ рациональное развитіе торговаго мореходства, а потому и необходимо сказать объ этомъ вопросѣ нѣсколько словъ.

До прекращенія нефтяной монополіи въ Баку, т. е. до 1873 г. не было замѣтно сколько нибудь усиленнаго роста торговаго мореходства на Каспій, не смотря на всѣ заботы и расходы по развитію его, посредствомъ субсидій могущественному пароходному обществу „Кавказъ и Меркурій“; не смотря на усиленіе военнаго флота, на созданіе морскихъ учреждений на Каспій и многочисленныхъ мѣръ по развитію нашей внѣшней торговли съ Персіей и Средней Азіей. Все это стоило многихъ трудовъ и еще больше расходовъ изъ Государственнаго Казначейства, но все это не развивало мореходства и оно было такъ слабо, что даже въ „военно-статистическомъ сборникѣ“, изданномъ подъ редакціею генерала Обручева, гдѣ собраны всѣ статистическія данныя о торгово-экономическомъ положеніи Россіи, въ статьѣ: „*торговое мореплаваніе*“, Каспійское море совсѣмъ пропущено. Съ 1873 г. въ таможенныхъ отчетахъ имѣются слѣдующія цифры о приходѣ судовъ торговаго флота на Каспій ¹⁾:

| Годы | Судовъ | Ластовъ |
|------|--------|-----------|
| 1873 | 4.756 | „ |
| 1883 | 9.437 | 1.205.996 |
| 1891 | 12.556 | 2.354.486 |

Въ 18 лѣтъ движеніе морскихъ судовъ на Каспій утроилось, а вмѣстимость ихъ за 10 лѣтъ удвоилась: какія же мѣры поощренія и содѣйствія были приняты для полученія такого блестящаго результата? Да ровно никакихъ! Если субсидія обществу „Кавказъ и Меркурій“, вслѣдствіе усиленія военныхъ перевозокъ послѣ занятія Закаспійской области, нѣсколько усилена, то усиленіе операцій этого общества, какъ показываютъ официальные цифры таможенныхъ отчетовъ, совершается только за счетъ сокращенія перевозокъ мелкаго каботажна, т. е. въ ущербъ развитію мореходства. Другихъ же премій, льготъ и пособій ни за постройку судовъ, ни за плаваніе на нихъ, никому не выдалось, а между тѣмъ суда на Каспій начали появляться какъ грибы послѣ дождя и продолжаютъ появляться въ прогрессирующемъ количествѣ. Гдѣ же причина тому? Отвѣтъ на это и непререкаемо вѣрный отвѣтъ можно извлечь изъ нижеслѣдующихъ цифровыхъ данныхъ.

Обороты по нефтяному производству и сбыту нефтяныхъ про-

¹⁾ Не имѣя подъ рукою таможеннаго отчета за 1872 годъ цифровыя данныя о числѣ судовъ, я взялъ изъ доклада Н. Шаврова о дѣятельности. Общ. для Сод. рус. тор. морех. выпускъ XII. Москва 1883 г.

дуктовъ въ Россіи, т. е. на нашъ внутренній рынокъ, выражаются слѣдующими цифрами:

| Добыто въ Баку: | | Вывезено въ Астрахань: | | |
|-----------------|-------------|------------------------|-------------|----------------------------|
| | Сырой нефти | Керосина | Сырой нефти | Мазута или нефтян. остатк. |
| 1884 | 89.000.000 | 17.976.211 | 2.144.000 | 28.031.013 |
| 1885 | 105.000.000 | 20.014.170 | 2.502.000 | 31.797.106 |
| 1886 | 123.000.000 | 18.530.144 | 2.994.000 | 34.502.046 |
| 1887 | 131.000.000 | 23.055.988 | 2.724.060 | 36.337.600 |
| 1888 | 165.000.000 | 19.746.179 | 6.562.000 | 53.037.258 |
| 1889 | 205.116.881 | 22.901.224 | 3.559.795 | 82.075.202 |
| 1890 | 242.106.897 | 23.889.427 | 5.576.893 | 87.424.465 |
| 1891 | 289.765.000 | 26.552.318 | 10.911.000 | 103.751.715 ¹⁾ |

Цифры эти показываютъ:

Что за 9 лѣтъ сбытъ нефтяныхъ продуктовъ на внутренній рынокъ утроился. Чтобы перевезти предъявляемые грузы въ Астрахань надо было, по крайней мѣрѣ, удвоить перевозочныя средства, т. е. увеличить число судовъ и тонажъ ихъ. А такъ какъ перевозка нефтяныхъ грузовъ наливомъ, не смотря на низкіе фрахты, даетъ хорошій заработокъ, то усиленный запросъ на суда и вызвалъ ихъ усиленную постройку и предложеніе. Усиленіе мореходства произошло стало быть совершенно естественно, на основаніи политическо-экономическаго принципа, что *усиленный спросъ вызываетъ усиленное предложеніе*. Если влѣдствіе усиленія производства нефтяныхъ продуктовъ явился усиленно-прогрессирующій запросъ на перевозку грузовъ въ Астрахань, т. е. запросъ на морскія суда, то, въ виду выгоды дѣла, начали быстро предлагаться новыя суда, которыя строились вездѣ и по берегамъ Каспія и по всей длинѣ Волги и на верфяхъ Швеціи, съ доставкою по каналамъ изъ Петербурга до Астрахани и Баку. Каспійскій торговый флотъ выросъ необычайно быстро, но государственное казначейство на усиленіе этого роста не затратило ни копѣйки, предоставляя все частной инициативѣ и риску. Такъ и должны совершаться всѣ государственныя мѣры, предназначенныя къ развитію экономическихъ ресурсовъ страны, трудомъ ея населенія! Въ этомъ случаѣ происходитъ *не покровительство частнымъ лицамъ, а развитіе благосостоянія народа*,

¹⁾ Цифры взяты изъ сборника г. Deneys et C^o Notice sur le commerce et l'industrie de naphte de Bakou.—Баку.—1891 г., а также изъ официального извлеченія изъ отчета о ходѣ акцизнаго дѣла въ Закавказьѣ № 61 „Кавказа“ за 1893 годъ.

созданіемъ благопріятныхъ условій для приложенія его труда. Правительство, упразднивъ въ 1873 году нефтяную монополію въ Баку и каждому за небольшую арендную плату нефтенской земли, предоставляя право приложить свой трудъ къ разработкѣ нефти, создало благопріятныя условія для ея добычи и обработки. Послѣдствіемъ того явилось не только созданіе крупныхъ капиталовъ, но и употребленіе этихъ капиталовъ на дальнѣйшее развитіе предпріятія, на приложеніе народнаго труда къ другимъ отраслямъ экономической дѣятельности, какъ напримѣръ, къ мореходству которое облегчая сбытъ содѣйствовало усиленію производства нефти и ея продуктовъ.

Но если такъ разумно, такъ естественно созданъ многочисленный торговый флотъ на Каспій, то на сохраненіе и дальнѣйшее развитіе его должно быть обращено особое вниманіе правительства. Флотъ этотъ развился въ силу усиленной перевозки въ Астрахань нефтяныхъ продуктовъ, а потому въ наше время *первою заботою должно бы быть охраненіе и содѣйствіе развитію операций по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ на внутренній рынокъ*. Но этого нѣтъ, благодаря господствующему стремленію создать благопріятный балансъ по внѣшней торговлѣ съ Европою. Всѣ льготы у насъ предоставлены теперь экспортерамъ, занимающимся вывозомъ керосина въ Европу, но для вывоза его на внутренній рынокъ существуетъ громадное препятствіе, состоящее въ уплатѣ акциза, или обезпеченіи этой уплаты залогами, прежде вывоза его изъ Баку, что требуетъ крупныхъ капиталовъ и устраняетъ мелкихъ заводчиковъ и капиталистовъ отъ участія въ сбытѣ керосина на внутренній рынокъ. Кромѣ того, для приспособленія Закавказской дороги къ дешевой перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ, черезъ Черное море за границу затрчено въ послѣдніе 8 лѣтъ болѣе 50 мил. рублей на постройку Сурамскаго тунеля, на увеличеніе привозоспособности дороги, на учрежденіе казеннаго нефтянаго парка и пр. Въ тоже время *ровно ничего не затрачено на улучшеніе печально комической стоянки и перегрузки судовъ у Четырехбуторнаго острова, на улучшеніе взода въ устья Воли и фарватера ея до Астрахани*. Даже вопросъ о постройкѣ маяковъ на сѣверномъ берегу Каспія, вопросъ, требующій для своего рѣшенія нѣсколькихъ сотъ тысячъ рублей, находится еще въ начальной фазѣ своего развитія, именно, идутъ разговоры о томъ, гдѣ бы достать для этого денегъ и, опасаясь отказа въ нихъ со стороны казны, не лучше ли обложить суда, плавающія по Каспію усиленнымъ ластовымъ сборомъ?

Подобное отношеніе къ мореходству на Каспіѣ не можетъ особенно много содѣйствовать его дальнѣйшему развитію, а это можетъ нанести крупный ущербъ интересамъ всей русской промышленности и судоходству на Волгѣ и Каспіѣ.

Извѣстно, что, благодаря высокимъ качествамъ нефти, какъ топлива и дешевизнѣ доставки ея воднымъ путемъ до Нижняго Новгорода, употребленія нефтянаго отопленія быстро распространилось не только вдоль Волги, но и въ московскомъ промышленномъ районѣ. Нефть не только замѣнила дорогія дрова, но и оказываетъ весьма сильную конкуренцію болѣе дешевому каменному углю. Благодаря дешевизнѣ нефтянаго топлива, на Волгѣ могутъ держаться весьма низкіе фрахты даже для срочной перевозки и это вызываетъ колоссальное внутреннее торговопромышленное развитіе, въ особенности въ сѣверовосточной части Россіи. Такимъ образомъ, увеличеніе стоимости нефтяныхъ продуктовъ, сокращая ихъ употребленіе, можетъ оказаться не только бѣдствіемъ для каспійскаго пароходства, но отзовется на всемъ пароходствѣ по Волгѣ и на всей промышленности московскаго района. Между тѣмъ разныя удавшіяся и неудавшіяся комбинаціи для созданія монополіи по экспорту керосина и производству нефтяныхъ продуктовъ неизбѣжно клонятся къ тому, чтобы удержать ихъ цѣну на высокомъ уровнѣ, въ интересахъ участниковъ монополіи. Какъ бы ни называлась эта монополія, какое бы либеральное измышленіе ни написала она на своемъ флагѣ: будетъ ли это синдикатъ, союзъ, товарищество или даже *одна патріотическая забота иностранныхъ евреевъ объ интересахъ русскаго народа*, во всякомъ случаѣ *цѣль такого частнаго сообщества*, имѣетъ исключительною задачею *извлечь наиболѣе выгоды изъ продажи своего товара*, т. е. заставить потребителей онаго, стало быть все населеніе Россіи, выплачивать за потребленіе болѣе того, что слѣдовало бы платить, если бы существовала конкуренція, упраздняемая синдикатами, союзами и пр. Оставляя въ сторонѣ керосинъ, этого кита, на коемъ стоитъ и держится вся спекуляція и эксплуатація Россіи посредствомъ нефтянаго производства, упомянемъ только одно, что въ 1891 году привозъ въ Россію нефтяныхъ остатковъ достигъ болѣе 100 мил. пудовъ, а при этомъ размѣръ увеличеніе стоимости нефтяныхъ остатковъ въ 1 копѣйку на пудъ, выражается налогомъ на потребителя въ размѣръ одного цѣлаго милліона рублей! Если бы этотъ милліонъ шелъ въ государственный доходъ, то выплачивать его было бы не такъ тяжело, сознавая, что онъ пойдетъ на государствен-

ныя нужды и будетъ содѣйствовать увеличенію силы и могущества нашего отечества. Но когда этотъ милліонъ приходится выплачивать въ пользу членовъ синдиката или союза; въ пользу частныхъ лицъ, думающихъ только объ личномъ своемъ обогащеніи, то это становится весьма тяжелымъ, особливо, если задуманное синдикатомъ угнетеніе потребителей происходитъ со стороны крупныхъ милліонеровъ, менѣе всего нуждающихся въ помощи. Для развитія мореходства, а стало быть, для прогресса русской промышленности, чрезвычайно важно, чтобы при будущихъ союзахъ и комбинаціяхъ по нефтяному дѣлу, оно не было поставлено вверхъ ногами т. е., *вопреки* политико-экономическому *принципу*, что усиленіе производства содѣйствуетъ удешевленію продукта на рынкѣ. Желательно, чтобы всякіе синдикаты и союзы не только получили приказаніе и дали подписку, что они не будутъ искусственно поднимать цѣну нефтяныхъ продуктовъ, но чтобы они *фактически лишены были возможности искусственно поднимать эту цѣну*. Требованіе это, конечно, трудно исполнимо, ибо синдикаты и союзы составляются для поддержанія и поднятія цѣнъ на продукты и, стало быть, требованіе не подымать искусственно цѣнъ, упраздняетъ самый *raison d'être* существованія этихъ сообществъ. А потому, конечно, много было бы лучше, если бы оныя сообщества совсѣмъ не учреждались и не создавали своею эксплуатаціею трудныхъ условій для существованія русскаго мореходства и русской промышленности!

Въ Баку въ настоящее время сосредоточивается вся торговля Закавказья и Западной Европы съ Персіей и Средней Азіей. Послѣ закрытія безошлиннаго транзита, транзитная торговля Западной Европы съ Персіей черезъ Закавказскій край значительно сократилась по привозу, такъ что европейскихъ товаровъ въ Персію въ 1891 г. отправлено только на 4.434 руб. Но транзитный провозъ персидскихъ произведеній изъ Персіи въ западную Европу все еще довольно значителенъ, благодаря существованію Закавказской желѣзной дороги, представляющей пока самый удобный и дешевый путь для перевозки произведеній сѣверной половины Персіи въ Западную Европу. Въ 1891 году движеніе транзитныхъ грузовъ изъ Персіи черезъ Кавказскій край выражается суммою 1.666.264 р., которая распредѣляется такъ:

| | |
|------------------|------------------|
| Узунъ-Ада-Батумъ | 495.505 руб. |
| Баку-Батумъ. | 660.661 „ |
| Джувѣа-Батумъ | 10.098 „ |
| <hr/> | |
| и то го | 1.666.264 рублей |

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что этотъ транзитъ будетъ усиливаться и это очень желательно, такъ какъ перевозка по нашимъ дорогамъ персидскихъ произведеній для продажи въ Европу не можетъ наносить никакого ущерба нашей промышленности, но оживляетъ торговлю и даетъ заработокъ Закавказской желѣзной дорогѣ.

Наша торговля съ Персїею за разсматриваемыя 9 лѣтъ выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Годы | Отпускъ | Привозъ |
|------|-----------|-----------|
| 1883 | 1.155.451 | 1.519.474 |
| 1884 | 1.522.026 | 2.483.030 |
| 1885 | 1.505.336 | 2.005.818 |
| 1886 | 3.599.053 | 3.393.171 |
| 1887 | 5.264.784 | 2.544.701 |
| 1888 | 7.211.243 | 3.408.572 |
| 1889 | 7.498.991 | 3.414.783 |
| 1890 | 8.401.911 | 3.321.090 |
| 1891 | 8.881.203 | 3.451.087 |

Цыфры эти показываютъ:

1. Чрезвычайно быстрое увеличеніе нашего отпуска въ Персїю съ 1886 по 1891 г., достигшаго въ этотъ послѣдній годъ преобладанія надъ привозомъ на 5.430.116 рублей, т. е. въ полтора раза болѣе всей суммы привоза, составлявшей только 3.451,087 рублей. Такимъ образомъ въ 1891 году намъ удалось въ г. Баку уничтожить азіатскій характеръ баланса нашей внѣшней торговли съ Персїею. Но это обошлось не дешево! Извѣстно, что съ 1886 г за вывозъ за границу сахара возвращался акцизъ и даже выдавалась еще особая премія изъ государственнаго казначейства. Въ 1891 г. пришлось заплатить этого поощренія г. Бродскому и К^о за 1.066.663 пудовъ сахара рафинада и за 669.612 пудовъ сахарнаго песку, что въ итогъ превзойдетъ итогъ всего привоза изъ Персїи и если, по балансу внѣшней торговли, у насъ получился избытокъ въ 5 милліоновъ руб., то въ государственномъ казначействѣ оказался недочетъ, по крайней мѣрѣ, на половину этой суммы. Другими словами за удовольствіе записать по балансу внѣшней торговли лишній рубль, государственное казначейство платило по 50 коп.

2. Привозъ изъ Персїи за разсматриваемый періодъ правильно и прогрессивно возрастаетъ, и черезъ 9 лѣтъ болѣе чѣмъ удвоился. Это весьма благоприятно для Россіи, ибо удешевляетъ потребление необходимыхъ предметовъ народнаго продовольствія на на-

шемъ внутреннемъ рынкѣ, такъ какъ мы покупаемъ таковыя въ Персіи изъ первыхъ рукъ безъ комиссіонеровъ по болѣе дешевой цѣнѣ и перевозимъ на болѣе близкое разстояніе, доставляя эту перевозкою заработокъ своимъ судамъ, плавающимъ по Каспію и Волгѣ и желѣзнымъ дорогамъ, идущимъ отъ Каспія и Волги во внутрь Россіи. Какъ быстро увеличиваются эти покупки, мы уже говорили, приведя въ примѣръ рисъ, котораго въ 1883 г. привезено 596.338 пуд., а въ 1891 г. 2.123.377 пуд. или почти вчетверо.

3. Главными предметами отпуска, кромѣ искусственнаго вывоза сахара, служатъ: желѣзо, желѣзные издѣлія, керосинъ, сырая нефть, нефтяныя остатки, писчая бумага, чугуныя, фарфоровыя, стеклянныя, мѣдныя издѣлія и бумажныя ткани. Вывозъ по всѣмъ этимъ статьямъ возрастаетъ въ весьма быстрой прогрессіи, исключая бумажнымъ тканей, но и онѣ, послѣ назначенія преміи за вывозъ ихъ за границу, по всей вѣроятности, будутъ направляться туда въ весьма значительномъ количествѣ.

4. Главными предметами привоза, кромѣ риса, занимающаго первое мѣсто, служатъ: фрукты свѣжіе и сухіе, орѣхи, миндаль, хлопокъ, соленая рыба, уголь древесный, торфъ и другія. Привозъ всѣхъ этихъ продуктовъ постоянно прогрессируетъ, да такъ и быть должно вслѣдствіе ихъ удешевленія и увеличенія потребления на внутреннемъ рынкѣ, какъ въ силу большей дешевизны ихъ, такъ и увеличенія благосостоянія народныхъ массъ во внутреннихъ губерніяхъ.

5. Вывозъ въ Персію керосина и нефтяныхъ продуктовъ возрастаетъ особенно быстро, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ цифръ отпуска въ пудахъ:

| Годы | Вывезено керосина. | Сырой нефти. | Нефт. остатковъ. |
|------|--------------------|--------------|------------------|
| 1883 | 95.068 п. | 81.345 п. | — п. |
| 1891 | 342.603 „ | 306.149 „ | 106.503 „ |

Цифры эти однако показываютъ, что Персія весьма не важный рынокъ для сбыта нашихъ нефтяныхъ продуктовъ.

Перейдемъ теперь къ движенію морскихъ судовъ по Бакинскому порту ¹⁾.

¹⁾ Смотри приложеніе таблица № 68.

| За 7 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего. | 29282 | — | 4377960 | — | 29200 | — | 4316023 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 4136 | 14,1 | 449728 | 10,2 | 4130 | 14,1 | 459698 | 10,6 |
| каботажномъ. | 25146 | 85,9 | 3928232 | 89,8 | 25070 | 85,9 | 3856325 | 89,4 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 1888 | 45,6 | 99190 | 22 | 1634 | 39,5 | 82821 | 18 |
| паровыхъ . | 2248 | 54,4 | 350538 | 78 | 2496 | 60,5 | 376877 | 82 |
| съ товаромъ | 3904 | 94,3 | 425454 | 94,1 | 3512 | 85 | 411988 | 89,6 |
| съ балластомъ | 232 | 5,7 | 24274 | 5,9 | 618 | 15 | 47710 | 10,4 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 15455 | 61,4 | 1769017 | 45 | 15977 | 63,7 | 1777975 | 46,1 |
| паровыхъ | 9691 | 38,6 | 2159215 | 55 | 9093 | 36,3 | 2078350 | 53,9 |
| съ товаромъ. | 12308 | 48,1 | 1794690 | 45,6 | 23326 | 93 | 3713007 | 96,2 |
| съ балластомъ | 12838 | 51,9 | 2133542 | 54,4 | 1744 | 7 | 143318 | 3,8 |
| За 1890 и 1891 годы было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 4885 | 45 | 622011 | 30,4 | 5031 | 45,7 | 626639 | 30,6 |
| паровыхъ . . | 5972 | 55 | 1423668 | 69,6 | 5965 | 54,3 | 1422003 | 69,4 |
| Итого за 2 г. . | 10947 | — | 2045679 | — | 10996 | — | 2048642 | — |
| А за 9 л. | 40139 | — | 6423639 | — | 40196 | — | 6364665 | — |
| Въ т о ч и с л о : | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 22228 | 55,3 | 2490218 | 40 | 22642 | 56,6 | 2487435 | 39 |
| паровыхъ | 17911 | 44,7 | 3933421 | 60 | 17554 | 43,4 | 3877230 | 61 |
| Всего | 40139 | — | 6423639 | — | 40196 | — | 6364665 | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Движеніе морскихъ судовъ въ Баку, изъ года въ годъ, весь-ма быстро увеличивается. Въ 1883 году пришло 2.934 судна тонажемъ 404.045 ластовъ, а въ 1891 г. 5.588 судовъ тонажемъ 1.082.003 ластовъ. Увеличеніе по числу судовъ почти вдвое, а увеличеніе тонажа въ $2\frac{1}{2}$ раза въ теченіе 9 лѣтъ—цифры свидѣтельствующія о быстромъ ростѣ морской торговли въ Баку.

2. Заграничное плаваніе, въ теченіе 7 лѣтъ, о которыхъ имѣются данныя въ таможенныхъ отчетахъ, представляетъ постепенный упадокъ какъ по числу судовъ, такъ и ихъ тонажу. Въ 1883 г

пришло 581 судно тонажемъ 47.099 ластовъ, а въ 1889 г. 449 судовъ тонажемъ 42.785 ластовъ. За 7 лѣтъ произошло сокращеніе судовъ, на 132, а тонажа ихъ на 6.314 ластовъ, что весьма удивительно въ виду постоянно возрастающихъ итоговъ привоза персидскихъ произведеній и отпуска нашихъ товаровъ, приведенныхъ нами выше изъ таможенныхъ отчетовъ.

3. Заграничное плаваніе за 7 лѣтъ составляло только 14,1% числа и 10,2% тонажа, такъ что каботажное плаваніе, — или, другими словами, торговыя сношенія Баку со внутреннимъ рынкомъ, — занимали 85,9% числа и 89,8% тонажа всѣхъ судовъ. Такое громадное преобладаніе каботажа надъ заграничнымъ плаваніемъ указываетъ на сравнительное значеніе для мореходства на Каспій персидской и русской внутренней торговли. Но, несмотря на господство послѣдней, всѣ заботы, по развитію торговли на Каспійскомъ морѣ, сосредоточиваются на изысканіи мѣръ къ развитію оборотовъ *персидской торговли*, оставляя внутреннюю торговлю безъ всякой помощи и даже стѣсняя ее, какъ видимъ на керосинѣ.

4. Паровыя суда въ заграничномъ плаваніи занимаютъ 54,4% числа и 78% тонажа, такъ что на долю парусныхъ судовъ хотя и причитается почти половина (45,6%) числа, но только 22% тонажа всѣхъ судовъ. Въ каботажномъ плаваніи пароходы занимаютъ только 38,6% числа, но 55% тонажа, такъ что на долю парусныхъ судовъ достается преобладаніе по числу судовъ (61,4%), но суда эти имѣютъ меньшій тонажъ (45%), чѣмъ пароходы. За послѣдніе 2 года участіе пароходовъ еще болѣе усилилось и составляетъ 55% числа, достигая по тонажу 69,6%. Такъ, разумѣется, и должно быть: ибо вездѣ, съ увеличеніемъ субсидируемыхъ пароходныхъ рейсовъ, — остается меньше работы для парусныхъ судовъ.

5. Съ товаромъ пришло въ заграничномъ плаваніи 94,3% числа и 94,1% тонажа, такъ что съ балластомъ пришло менѣе 6% числа и вмѣстимости судовъ. При отходѣ 85% числа и 89,6% тонажа всѣхъ судовъ ушли съ грузомъ и только 15% числа 10,4% тонажа не нашли обратнаго груза и ушли съ балластомъ.

6. Въ каботажномъ плаваніи болѣе половины судовъ (51,9% числа и 54,4% тонажа) пришло съ балластомъ и только 48,1% числа и 45,6% тонажа занято было товаромъ. Это объясняется тѣмъ, что суда, перевозящія нефтяные грузы, наливомъ въ Астрахань, не могутъ найти достаточно обратно грузовъ у Четырехъ-Бугорнаго острова. При отходѣ изъ Баку почти всѣ суда имѣ-

ють полный грузъ (93% числа и 96,2% тонажа), такъ что уходитъ изъ Баку съ балластомъ только 7% числа и 3,8% тонажа.

7. Всѣ суда въ заграничномъ и въ каботажномъ плаваніи были подъ русскимъ флагомъ.

7. Апшеронъ.

Апшеронъ ничтожный таможенный постъ, въ которомъ нѣтъ торговли, такъ что въ 1886 и 1889 годахъ туда не приходило ни одного каботажнаго судна. Вслѣдствіе такого ничтожнаго значенія этой каботажной пристани, говорить объ ней рѣшительно не стоитъ. Движеніе же каботажныхъ судовъ можно видѣть изъ таблицы № 69 и прилагаемой выписки изъ этой таблицы ¹⁾:

| З а 7 л ѣ т ъ | Пришло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 | Отошло судовъ | 0 / 0 | Ластовъ | 0 / 0 |
|--|------------------|----------|---------|----------|------------------|----------|---------|----------|
| Всего. | 97 | — | 8993 | — | 97 | — | 8993 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ. | 97 | 100 | 8993 | 100 | 97 | 100 | 8993 | 100 |
| Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было. | | | | | | | | |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 96 | 98,7 | 8875 | 98,6 | 96 | 98,7 | 8875 | 98,6 |
| паровыхъ | 1 | 1,3 | 118 | 1,4 | 1 | 1,3 | 118 | 1,4 |
| съ товаромъ | 88 | 90,7 | 8533 | 94,8 | 87 | 89,6 | 8425 | 93,6 |
| съ балластомъ | 9 | 9,3 | 460 | 5,2 | 10 | 10,4 | 568 | 6,4 |
| Приходъ и отходъ судовъ въ 1890 и 1891 годахъ были: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 15 | — | 364 | — | 15 | — | 364 | — |
| паровыхъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| А всего за 9 л. будетъ. | 112 | — | 9357 | — | 112 | — | 9315 | — |
| В ъ т о ч и с л о : | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 111 | — | 9239 | — | 111 | — | 9239 | — |
| паровыхъ | 1 | — | 118 | — | 1 | — | 118 | — |

1) Смотри приложенія таблица № 69.

8. Низовая пристань.

Низовая пристань или Низовскъ, какъ значится въ таможенныхъ отчетахъ, служитъ для склада провiанта, который привозится моремъ и складывается на совершенно открытомъ берегу, впереди котораго и становятся суда на якорѣ, въ разстояніи до 3 верстъ, на глубинѣ 6 и 8 сажень. При такой обязательной поставкѣ провiанта для войскъ очевидно, что приходъ судовъ происходитъ совершенно случайно, независимо отъ условій торговли и экономической жизни самого порта и это даетъ ключъ къ объясненію ничтожности и колебаній морскаго движенія на Низовой пристани. Это можно видѣть изъ таблицы № 70, и выписки изъ нея ¹⁾.

| З а 7 лѣ т ь | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|--|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Всего | 14 | — | 871 | — | 14 | — | 871 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ. | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ. | 14 | 100 | 871 | 100 | 14 | 100 | 871 | 100 |

Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было.

Въ каботажномъ плаваніи было:

| | | | | | | | | |
|---------------|----|------|-----|------|----|------|-----|------|
| парусныхъ | 11 | 78,5 | 563 | 64,6 | 11 | 78,5 | 563 | 64,6 |
| паровыхъ | 3 | 21,5 | 308 | 35,4 | 3 | 21,5 | 308 | 35,4 |
| съ товаромъ. | 7 | 50 | 200 | 22,9 | 12 | 85,7 | 636 | 73 |
| съ балластомъ | 7 | 50 | 671 | 77,1 | 2 | 14,3 | 235 | 27 |

Приходъ и отходъ судовъ въ 1890 и 1891 годахъ были:

| | | | | | | | | |
|--------------------|----|---|------|---|----|---|------|---|
| парусныхъ. | 14 | — | 932 | — | 14 | — | 932 | — |
| паровыхъ | 25 | — | 4252 | — | 25 | — | 4252 | — |
| За 2 года | 39 | — | 5184 | — | 39 | — | 5184 | — |
| За 9 лѣтъ | 53 | — | 6055 | — | 53 | — | 6055 | — |

9. Дербентъ.

Дербентъ принадлежитъ къ числу самыхъ древнихъ городовъ Закавказья. Основаніе его считаютъ за 733 г. до Р. Х. и съ того

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 70.

времени Дербентъ перемѣнилъ много разъ и свое названіе, и своихъ властителей, и свое значеніе, но едва ли онъ когда-нибудь былъ такимъ ничтожнымъ, заброшеннымъ городомъ, какъ въ настоящее время, при всѣхъ данныхъ имѣть весьма значительную торговлю и занимать важное мѣсто въ ряду прикаспійскихъ городовъ. Дербентъ имѣетъ 11.535 душъ жителей обоого пола и составляетъ центръ весьма богатаго земледѣльческаго района. Въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ, пока не были изобрѣтены анилиновые краски, Дербентъ былъ главнымъ центромъ производства марены, которую отправлялъ въ нижегородскую ярмарку сотнями тысячъ пудовъ, доставляя крупныя заработки мѣстному населенію. Но теперь культура марены прекратилась и, до сихъ поръ, не замѣнена какою-нибудь другою культурою, напримеръ, свекловицею, которая, при чрезвычайномъ плодородіи земли, могла бы дать большіе выходы сахару. Географическое положеніе Дербента въ серединѣ между двумя весьма важными портами: Баку и Петровскомъ, при трудномъ и опасномъ плаваніи по Каспійскому морю, указываетъ на необходимость пользоваться этимъ пунктомъ, какъ убѣжищемъ для судовъ при непогодѣ или въ случаѣ аваріи, и, несомнѣнно, портъ будетъ построенъ въ Дербентъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ. Дербентскій рейдъ совершенно открытый и опасный съ весьма безпокойною стоянкою, такъ что, безъ постройки искусственнаго порта, Дербентъ не можетъ служить не только убѣжищемъ для судовъ, но даже долженъ быть отнесенъ къ числу трудно доступныхъ портовъ. О постройкѣ же искусственнаго порта энергическія заботы кавказскаго начальства начались полстолѣтія тому назадъ при князѣ Воронцовѣ, но до сихъ поръ еще не привели къ желаемому концу. Въ настоящее время, когда главное движеніе морскихъ судовъ по Каспійскому морю происходитъ между Баку и Астраханью, постройка порта въ Дербентъ является настоятельною необходимостью, не только въ интересахъ торгово-экономическаго развитія Дербента и его района, но и въ интересахъ всего мореплаванія по Каспію. Отъ Баку до Астрахани судамъ приходится плыть 827½ верстъ, имѣя на этомъ длинномъ пути только Дербентъ, гдѣ нѣтъ возможности укрыться и Петровскъ, до котораго отъ Баку 440 верстъ, т.-е. такой длинный путь цускаться въ который небольшому каботажному судну, въ дурную погоду, весьма рисковано. Вслѣдствіе своего неустроеннаго положенія Дербентъ не ведетъ заграничной торговли, да и

мѣстная каботажная торговля совсѣмъ не процвѣтаетъ, какъ можно судить изъ прилагаемой таблицы № 71 ¹⁾ и выписки изъ нея.

| За 7 лѣтъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|----------|---------------|----------|-----------------|----------|---------------|----------|
| Всего | 1973 | — | 345854 | — | 1973 | — | 345854 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ | 1973 | 100 | 345854 | 100 | 1973 | 100 | 345854 | 100 |
| Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было. | | | | | | | | |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 374 | 18,9 | 18560 | 5,3 | 374 | 18,9 | 18560 | 5,3 |
| паровыхъ | 1599 | 81,1 | 327294 | 94,7 | 1599 | 81,1 | 327294 | 94,7 |
| съ товаромъ. | 1470 | 74,5 | 259059 | 74,9 | 1599 | 81,1 | 283790 | 82,5 |
| съ балластомъ. | 503 | 25,5 | 86795 | 25,1 | 374 | 18,9 | 62064 | 17,5 |
| парусныхъ. | 52 | 9 | 3393 | 26,4 | 52 | 9 | 3393 | 26,4 |
| паровыхъ | 524 | 91 | 124975 | 73,6 | 524 | 91 | 124975 | 73,6 |
| Итого. | 576 | — | 128368 | — | 576 | — | 128368 | — |
| А всего за 9 л. | 2549 | — | 474222 | — | 2549 | — | 474222 | — |
| парусныхъ. | 426 | 16,8 | 21953 | 5 | 426 | 16,8 | 21953 | 5 |
| паровыхъ | 2123 | 83,2 | 452269 | 95 | 2123 | 83,2 | 452269 | 95 |

Цифры эти показываютъ:

1. Весьма слабый ростъ каботажнаго плаванія. Въ 1883 году пришло 265 судовъ тонажемъ 48.776 ластовъ, а въ 1891 году 292 судна тонажемъ 81.203 ластва увеличеніе на 17 судовъ 32.427 ластовъ.

2. Все это увеличеніе морскаго движенія падаетъ на паровыя суда, которыхъ въ 1883 г. пришло 212 судовъ тонажемъ 46.226, а въ 1891 г. 279 судовъ тонажемъ 80.340. Стало быть, увеличеніе пароходнаго движенія составляетъ 67 судовъ и 34.114 ластовъ. Сравнивая эти цифры съ показанными въ 1 пунктѣ общимъ увеличеніемъ числа и тонажа судовъ, откажется, что пароходы сократили каботажное движеніе на 50 судовъ и на 1.687 ластовъ.

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 71.

3. За 7 лѣтъ пароходы занимали 81,1% числа и 94,7% тонажа всѣхъ судовъ, на долю паруснаго каботажна оставалось 18,9% числа и 5,3% тонажа всѣхъ судовъ. Съ прибавленіемъ же движенія за 1890 и 1891 года процентное отношеніе увеличилось до 83,2% числа и 95% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ, такъ что на долю каботажна осталось только 5% числа и тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ.

4. Съ товаромъ пришло 74,5% числа и 74,9% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что четвертая часть судовъ пришла въ Дербентъ съ балластомъ. При отходѣ же съ грузомъ ушло 81,1% числа и 82,5% тонажа, такъ что съ балластомъ ушли только 18,9% числа и 17,5% тонажа всѣхъ судовъ.

5. Всѣ суда плавали подъ русскимъ флагомъ.

10. Петровскъ.

Городъ Петровскъ прежде всѣхъ другихъ приморскихъ пунктовъ на Каспій удостоился чести видѣть у себя постройку искусственнаго порта. Этимъ онъ обязанъ тому, что послѣ крымской войны рѣшено было покончить съ покореніемъ Кавказа, при чемъ главные военныя дѣйствія должны были происходить въ Чечнѣ и Дагестанѣ, гдѣ, послѣ крымской войны, Шамиль еще имѣлъ весьма большое вліяніе и силу. Сосредоточеніе здѣсь большого числа войскъ, при полномъ отсутствіи на морскомъ берегу пунктовъ, удобныхъ для выгрузки провіанта и снабженій для дѣйствующихъ войскъ, указывало на настоятельную необходимость имѣть въ прикаспійскомъ краѣ, хотя одинъ приморскій городъ, гдѣ могла бы происходить, круглый годъ и во всякую погоду, выгрузка судовъ. Такимъ пунктомъ выбранъ былъ Петровскъ, какъ пунктъ болѣе близкій къ театру военныхъ дѣйствій. Переписка о постройкѣ порта, составленіе проектовъ и ихъ разсмотрѣніе, заняло столько времени, что постройка порта началась только въ 1859 г., т.-е. именно въ томъ году, когда Шамиль сдался въ плѣнъ и военныя дѣйствія пришлось приостановить въ Дагестанѣ и Чечнѣ, за усмиреніемъ непріятеля. Такимъ образомъ, главная задача, ради которой начато сооруженіе порта въ Петровскѣ, уже не существовала и тогда, когда приступлено было къ самой постройкѣ его. Окончаніе постройки порта ни въ чемъ неизмѣнило положенія вещей и Петровскъ, до послѣдняго времени, т.-е. до начала постройки къ нему желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи

Бесланъ, Ростово Владикавказской дороги, не имѣлъ никакого торговаго значенія. Не имѣлъ Петровскъ также и мѣстнаго значенія, такъ какъ центрами администраціи Дагестана и прикаспійскаго края служили Темиръ - Ханъ Шура и Дербентъ, а Петровскъ оставался въ сторонѣ и не имѣлъ даже удобныхъ дорогъ, которыя соединяли бы его съ окружающимъ райономъ. Въ силу сего Петровскъ не могъ служить даже для сбыта моремъ мѣстныхъ произведеній. Этимъ и объясняется почему Петровскъ, обладая 30 лѣтъ искусственнымъ портомъ, прекраснымъ, умѣреннымъ и здоровымъ климатомъ и окруженный плодородными землями, собралъ всего 3449 душъ населенія обоюбого пола. Этимъ также объясняется почему Петровскъ не ведетъ никакой внѣшней торговли и почему каботажное въ немъ плаваніе, за разсматриваемые 9 лѣтъ, не показываетъ наклонности къ развитію и даже совсѣмъ не стоило бы вниманія, если бы пароходы общества „Кавказъ и Меркурій“ не посѣщали этотъ портъ и не оживляли бы своимъ движеніемъ таможенныхъ таблицъ о мореходствѣ въ петровскомъ портѣ. Но впрочемъ все, что сказано, относится къ разбираемому періоду, т.-е. до 1891 г., когда Бесланъ-Петровская линія только начиналась постройкою. Теперь желѣзная дорога уже окончена и это совершенно измѣнило и положеніе, и значеніе Петровска, и даже его будущность. Общество Владикавказско - Ростовской желѣзной дороги, получившее концессию на эту линію, рѣшило, какъ мы уже упоминали, установить собственное пароходство между Петровскомъ и Узунъ-Ада; учредило агентства въ Бухарѣ и Самаркандѣ съ цѣлью направленія средне-азіатскихъ грузовъ, съ мѣста производства, прямымъ сообщеніемъ, до Москвы и (какъ сообщаютъ газеты) въ текущемъ (1893 г.) первый транспортъ изъ 28 вагоновъ средне - азіатскаго хлопка уже прибылъ въ Москву мѣсяцемъ ранѣе условеннаго срока. Это объясняется тѣмъ, что разстояніе отъ Петровска до Ростова приблизительно около 70 верстъ длиннѣе разстоянія отъ Баку до Батума; между тѣмъ, при отправленіи средне-азіатскихъ грузовъ, черезъ Баку, по Закавказской дорогѣ, товары нагружаются и сгружаются въ Баку, въ Батумѣ, въ Феодосіи или Севастополѣ т.-е. перегрузка происходитъ не менѣе трехъ разъ, при чемъ Закавказская дорога передаетъ свои грузы въ Батумъ Русскому обществу пароходства и торговли, которое вообще мало заботится о срочной и исправной доставкѣ грузовъ, рассчитывая на полную безнаказанность, вслѣдствіе своего могущества и занятаго положенія на Черномъ морѣ. При отправленіи же средне-

азіятскихъ грузовъ на пароходахъ Ростово-Владикавказской дороги въ Петровскъ, здѣсь происходитъ единственная погрузка товара въ вагоны желѣзной дороги, которые затѣмъ идутъ далѣе, безъ перемѣны, до Москвы. Закавказская дорога, при всевозможныхъ затратахъ на увеличеніе своей провозоспособности, не въ состояніи устранить лишннихъ перегрузокъ, при передачѣ средне-азіятскихъ грузовъ, прямымъ сообщеніемъ, черезъ Черное море, а потому быстрота перевозки и большая сохранность товара всегда останутся на сторонѣ Петровско-Владикавказско-Ростовской желѣзной дороги, которая, вслѣдствіе сего, отвлечетъ отъ Баку среде азіятскій транзитъ на внутренній рынокъ, т.-е. *отправку закаспійскихъ грузовъ прямымъ сообщеніемъ въ Москву и привлечетъ ихъ къ Петровску*, что придастъ ему весьма важное значеніе, которое и останется за нимъ, во всякомъ случаѣ, даже и тогда, когда Петровскъ соединится съ Баку желѣзно-дорожною вѣтвью.

Искусственный портъ въ Петровскѣ имѣетъ весьма многіе недостатки и не при всѣхъ вѣтрахъ и волненіяхъ удобенъ для входа судовъ даже и паровыхъ. Но всѣ эти недостатки предполагается устранить, что вѣроятно и будетъ достигнуто, въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, особливо если Петровскъ получить ожидаемое значеніе въ средне-азіатской торговлѣ. Но, пока наступитъ это будущее, въ настоящее время мы не можемъ сообщить особенно отрадныхъ данныхъ не только о внѣшней торговлѣ Петровска, которая имъ совсѣмъ не производится, но даже и о движеніи морскихъ судовъ, какъ это можно видѣть изъ ниже слѣдующихъ данныхъ ¹⁾.

| З а 7 лѣ т ъ | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|-----|---------|-----|-----------------|-----|---------|-----|
| В с е г о | 2742 | — | 403405 | — | 2746 | — | 404037 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ каботажномъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 2742 | 100 | 403405 | 100 | 2746 | 100 | 404037 | 100 |

Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было.

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 72.

| За 7 лѣтъ: | Пришло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о | Отошло судовъ | о / о | Ластовъ | о / о |
|-------------------------------|------------------|-------|---------|-------|------------------|-------|---------|-------|
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 705 | 25,7 | 39443 | 9,7 | 702 | 25,5 | 39792 | 9,8 |
| паровыхъ | 2037 | 74,3 | 364962 | 90,3 | 2044 | 74,5 | 364245 | 90,2 |
| съ товаромъ | 2197 | 80,1 | 299140 | 74,1 | 1742 | 63,4 | 278517 | 68,9 |
| съ балластомъ. | 545 | 19,9 | 104265 | 25,9 | 1004 | 36,6 | 125520 | 31,1 |
| За 1890 и 1891 г. | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 150 | 19,2 | 10285 | 6,5 | 148 | 19,2 | 10324 | 6,5 |
| паровыхъ | 634 | 80,8 | 147716 | 93,5 | 634 | 80,8 | 147582 | 93,5 |
| За 2 г. . . . | 784 | — | 158001 | — | 782 | — | 157906 | — |
| За 9 л. | 3526 | — | 561406 | — | 3528 | — | 561943 | — |
| Въ то число: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 855 | 24,2 | 49728 | 8,8 | 850 | 24,2 | 50116 | 8,8 |
| паровыхъ | 2671 | 75,8 | 511678 | 91,2 | 2678 | 75,8 | 511827 | 91,2 |

Цифры эти показываютъ:

1. Чрезвычайно слабый ростъ въ движеніи морскихъ судовъ. Въ 1883 г. пришло 440 судовъ тонажемъ 71.507 ластовъ, а 1891 г. 413 судовъ тонажемъ 77.054 ластовъ. За 9 лѣтъ число уменьшилось на 27, а тонажъ ихъ увеличился на 5.552 ластовъ. А такъ какъ здѣсь преобладаютъ пароходные рейсы общества „Кавказъ и Меркурій“, то, приведенное выше, сокращеніе судовъ одновременно съ увеличеніемъ ихъ тонажа, констатируетъ только тотъ фактъ, что это общество постановило на Петровской линіи пароходы большого тонажа.

2. Парусныя суда занимаютъ 25,7% числа и только 9,7% тонажа всѣхъ судовъ. Пароходы же имѣютъ 74,3% числа и 90,3% тонажа, т. е. субсидируемые пароходы, какъ и слѣдуетъ быть, отнимаютъ у паруснаго каботажу почти всѣ грузы.

3. Съ товаромъ пришло 80,1% числа 74,1% тонажа съ балластомъ 19,9% числа и 25,9% тонажа, что можно объяснить только тѣмъ, что большіе пароходы не всегда приходятъ съ грузомъ въ Петровскъ.

4. Отошло съ товаромъ 63,4% числа 68,9% тонажа всѣхъ судовъ; слѣдовательно не нашли грузовъ въ Петровскѣ и ушли съ балластомъ болѣе трети числа и тонажа всѣхъ судовъ.

11. Брянская пристань.

Брянская пристань представляет низменную песчаную полосу берега съ образовавшимися здѣсь култукомъ (заливъ) противъ с. Брянскаго, расположеннаго при истокѣ одного изъ рукавовъ Терека. Брянская коса весьма недавняго происхожденія и образовалась отъ наносовъ ближайшихъ рукавовъ Терека, Таловки, Средней и Прорвы, которые положили начало отмелямъ, превратившимся въ береговую болотистую мѣстность, постепенно заносившуюся пескомъ, образовавшимъ многочисленные бугры. Между такими буграми идетъ грунтовая дорога, черезъ бывшую Шандруковскую пристань (12 миль), въ Кизляръ, откуда кизлярское вино, спиртъ, фрукты и другія земледѣльческія произведенія приходятъ на арбахъ къ пристани общества „Кавказъ и Меркурій“, устроенной въ самомъ закрытомъ мѣстѣ брянскаго култука. Въ таможенныхъ отчетахъ Шандруковская пристань считается за одно съ Брянскою и, хотя онѣ далеко другъ отъ друга, но служатъ одну и ту же службу, исполняя должность спеціальнаго порта для города Кизляра. Такое назначеніе избавляетъ Брянскую пристань отъ обязанности имѣть значительное движеніе морскихъ судовъ и служить для усиленнаго развитія мореходства, ибо армяне этимъ дѣломъ совсѣмъ не занимаются. Все это подтверждается нижеслѣдующими данными о движеніи морскихъ судовъ на Брянской пристани ¹⁾.

| За 7 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--------------------------------------|------------------|------|---------|------|-----------------|------|---------|------|
| Всего | 742 | — | 38498 | — | 687 | — | 35747 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ | — | — | — | — | — | — | — | — |
| каботажномъ. | 742 | — | 38498 | — | 687 | — | 35747 | — |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 493 | 66,5 | 30056 | 78 | 459 | 66,8 | 27828 | 79,5 |
| паровыхъ | 249 | 33,5 | 8442 | 22 | 228 | 33,2 | 7919 | 20,5 |
| съ товаромъ. | 505 | 68 | 28979 | 75,3 | 467 | 67,9 | 25236 | 72 |
| съ балластомъ. | 237 | 32 | 9519 | 24,7 | 220 | 32,1 | 10511 | 28 |

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 73.

| За 7 лѣтъ: | | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|-------------------|---|------------------|------|---------|------|-----------------|---|---------|---|
| За 1890 и 1891 г. | | | | | | | | | |
| парусныхъ. | | 9 | 43 | 365 | 37,7 | 5 | — | 210 | — |
| паровыхъ | | 12 | 57 | 603 | 62,3 | — | — | — | — |
| За 2 г. | . | 21 | — | 968 | — | 5 | — | 210 | — |
| За 9 л. | | 763 | — | 39466 | — | 692 | — | 35957 | — |
| Въ т о ч и с л о: | | | | | | | | | |
| парусныхъ. | | 502 | 65,8 | 30421 | 77,2 | 5 | — | 210 | — |
| паровыхъ | | 261 | 34,2 | 9045 | 22,7 | — | — | — | — |

Цифры эти показываютъ:

1. Полный упадокъ движенія морскихъ судовъ за 9 лѣтъ. Въ 1883 году пришло 121 судно тонажемъ 5.844 ластва и въ 1891 г. только 5 судовъ тонажемъ 210 ластовъ, которыя всё остались дома, такъ какъ отхода судовъ не было.

2. Торговое движеніе здѣсь такъ слабо, что пароходы уступаютъ преобладанію паруснымъ судамъ, оставляя имъ 66,5‰ числа и 78‰ тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ.

3. Что именно привозили и увозили съ Брянской косы отошедшія и пришедшія суда въ таможенныхъ отчетахъ не показано въ силу общаго правила не печатать таможенные записи о движеніи каботажной торговли.

12. Серебрякова пристань.

Эта пристань находится въ сѣверо-западной мелководной части Каспійскаго моря, у острова Бирюзака, противъ высохшаго лимана, впадавшей здѣсь рѣки Кумы. Въ прежнее время пристань эта имѣла значеніе при перевозкѣ провіанта для войскъ, близъ этой мѣстности расположенныхъ, но теперь, хотя и приходятъ сюда небольшое число паровыхъ судовъ, но промышленнаго движенія не имѣется. Впрочемъ осенью сюда заходятъ разъ въ мѣсяцъ пароходы общества „Кавказъ и Меркурій“ совершая рейсы къ Брянской косѣ. Ничтожное торговое значеніе Серебряковской пристани видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ о движеніи морскихъ судовъ ¹⁾.

1) Смотря приложенія таблица № 74.

| За 9 лѣтъ: | Пришло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отошло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|--|------------------|------|---------|------|------------------|------|---------|------|
| Всего. | 57 | — | 2144 | — | 56 | — | 2134 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: заграничномъ каботажномъ. | 57 | 100 | 2144 | 100 | 56 | 100 | 2134 | 100 |
| Въ заграничномъ плаваніи прихода и отхода судовъ не было. | | | | | | | | |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 56 | 98,2 | 2120 | 98,8 | 55 | 98,2 | 2110 | 98,8 |
| паровыхъ | 1 | 1,8 | 24 | 1,2 | 1 | 1,8 | 24 | 1,2 |
| съ товаромъ | 56 | 98,2 | 2109 | 98,3 | 12 | 21,4 | 479 | 22,4 |
| съ балластомъ | 1 | 1,8 | 35 | 1,7 | 44 | 78,6 | 1655 | 77,6 |

Цифры эти показываютъ:

Что въ теченіи 9 лѣтъ пришло въ Серебряковскую пристань всего 57 судовъ тонажемъ 2.144 ластва и отошло 56 судовъ тонажемъ 2.134 ластва. Послѣдніе 2 года 1890, 1891 г. каботажныя суда совсѣмъ не посѣщали Серебряковскую пристань, а потому можно думать, что, безъ какихъ нибудь особыхъ перемѣнъ въ экономической жизни населенія, обитающаго въ дельтахъ Терека и Кумы и безъ исключительныхъ мѣръ, здѣсь не будетъ торговаго приморскаго города.

13. Астрахань.

Городъ Астрахань, какъ извѣстно всѣмъ и каждому, расположенъ при устьѣ великой русской рѣки Волги матушки, Волги-кормилицы, прорѣзывающей, при помощи каналовъ, непрерывнымъ воднымъ путемъ всю Россію отъ Каспія до Петербурга, а при помощи впадающихъ въ нее рѣкъ, захватывающей въ свой районъ весь сѣверо-восточный уголъ европейской Россіи до Уральскаго хребта, включительно. Сотни милліоновъ пудовъ ежегодно передвигаются по этому водному пути, оживляя торговую-экономическую жизнь большей части коренной русской земли и доставляя средства къ жизни милліонамъ душъ населенія. При такомъ колоссальномъ торговомъ движеніи и его значеніи для Россіи,—казалось бы, что городъ, расположенный при устьѣ Вол-

ги, на Каспійскомъ морѣ, которое соединяетъ этотъ городъ морскимъ путемъ съ такими тремя обширными рынками, для сбыта русскихъ издѣлій и покупки сырья, какъ: Закавказье, Персія и Средняя Азія, казалось бы, повторяемъ, такой городъ долженъ бы конкурировать съ американскимъ городомъ Чикаго, въ быстротѣ своего роста; но этого нѣтъ! Астрахань имѣетъ всего 73.710 душъ населенія, т. е. много отстала отъ Одессы (284.985 д.), отъ Лодзи (130.028 д.) и даже отъ Бердичева (78.287 душъ), а нельзя жаловаться чтобы Астрахань не имѣла времени вырасти въ большой городъ; чтобы она только недавно начала свою полезную торговлю и морскую службу Россіи! Царство Астраханское, столицей коего была Астрахань, присоединено къ Россіи въ 1556 году, стало быть, только на три года позднѣе открытія торговыхъ сношеній съ Западною Европою, вслѣдствіе прибытія Ченслера въ Архангельскъ въ 1553 году. Съ тѣхъ поръ, съ легкой руки Ченслера, торговые сношенія наши съ Западною Европою достигли грандіозныхъ размѣровъ, а Астрахань, при всѣхъ колоссальныхъ ресурсахъ для своего обогащенія, остается приморскимъ пунктомъ, для развитія коего нужны особенныя заботы и жертвы Правительства. Въ 1891 году, на которомъ останавливаются наши изслѣдованія, — положеніе нашей внѣшней торговли представляется въ слѣдующемъ видѣ въ рублѣхъ:

| | Отпускъ | Привозъ |
|--------------------------------|-------------|-------------|
| По Европейской границѣ | 627.299.934 | 326.297.381 |
| „ Финляндской границѣ | 16.396.288 | 12.792.591 |
| „ Черноморской границѣ | 56.774.921 | 9.509.084 |
| „ Русско-турецкой границѣ | 260.788 | 305.945 |
| „ Русско-персидской границѣ | 969.210 | 1.418.766 |
| „ Кавказско-Каспійской границѣ | 924.503 | 8.893.530 |
| „ Астраханской таможни | 1.502.385 | 3.213.242 |

Цифры эти наводятъ на размышленіе или лучше на пѣлый рядъ недоразумѣній, вызывающихъ размышленія. Ничтожный ростъ внѣшней торговли Астрахани, при перечисленныхъ удобствахъ географическаго и торгово-экономическаго ея положенія, паразителенъ! Равняться съ Западною Европой Астрахани нечего и думать, но невольно приходитъ на мысль неужели же маленькая Финляндія, съ 2 мил. жителей, — большая часть торговли коей не регистрируется въ нашихъ таможенныхъ отчетахъ, играетъ, въ русской торгово-экономической жизни, въ 10 разъ большее значеніе по отпуску и въ 4 раза большее по призову, чѣмъ три

такихъ обширныхъ рынка какъ Закавказье, Средняя Азія и Персія съ лежащей за нею Индіей? Приведенныя цифры говорятъ „да“,—но разсудокъ отказывается вѣрить этому, какъ явленію противорѣчащему всѣмъ существующимъ фактамъ! Изъ за чего же Англія такъ энергически старается оттѣснить насъ и захватить средне-азиатскій рынокъ, расходуя сотни милліоновъ рублей, якобы, для стратегической обороны Индіи? Изъ за чего она не падить жертвъ для упроченія своей торговли и политическаго положенія въ Персіи,—если оба эти рынка такъ ничтожны, что Россія производитъ на нихъ меньшіе обороты чѣмъ по торговлѣ съ Финляндіей? Неужели случайно, велѣдъ за возвращеніемъ Ченслера изъ Архангельска въ Лондонъ, англійскій путешественникъ Антоній Дженкинсонъ, въ 1558 году, ѣздилъ черезъ Москву въ Ургенджъ и Бухару? Зачѣмъ повторилъ онъ свое путешествіе на Каспій въ 1562 году? Неужели, изъ одной любознательности, англичане, съ тѣхъ поръ постоянно продолжали попытки изслѣдовать Каспійское море и даже успѣли составить торговую компанію, съ Эльстономъ во главѣ, для транзитной торговли съ Персіей и Средней Азіей черезъ Астрахань? Почему Австрія, Германія и Італія такъ настойчиво пробиваются съ своими инструкторами, ружьями и концессіонерами, для захвата персидскаго рынка? Почему и теперь, черезъ Баку, происходитъ транзитная торговля изъ Персіи въ Европу? Можно поставить еще десятки подобныхъ вопросовъ, доказывающихъ, что эти азіатскіе рынки,—которыми мы пренебрегаемъ, крайне нужны не только для насъ, но и для всей Европы; доказывающихъ, что Каспій имѣетъ не только важное значеніе для Россіи, но и для транзитной европейской торговли, въ которой Астрахань имѣетъ полную возможность занять подобающее ей мѣсто главнаго посредника! Но для этого прежде всего, нужно самое *существованіе Астрахани, какъ приморскаго или прирѣчнаго города*, находящагося въ непосредственномъ соединеніи съ моремъ, — а такой Астрахани у насъ пока нѣтъ! Къ имѣющейся на лицо Астрахани, какъ это описано нами выше, нельзя придти съ моря, трудно пробраться рѣкою и совсѣмъ нельзя доѣхать сухопутьемъ... При такихъ условіяхъ еще не было примѣра развитія большаго торговаго города и никакими льготами, предоставленными жителямъ и торговцамъ Астрахани, нельзя достигнуть того, чтобы подобный, глухой уголокъ могъ служить центромъ усиленной торговопромышленной жизни! Но стоитъ только устранить его изолированность; стоитъ дать къ нему доступъ и съ моря, со стороны рѣки и съ суши,—

и тогда, безъ всякихъ субсидій и льготъ, сама торговля даетъ средства къ быстрому росту города. Практическое подтвержденіе этой истины мы видимъ, именно въ Астрахани, на развитіи ея мореходства, посредствомъ прогресса нефтянаго промысла.

Можетъ быть съ такимъ выводомъ согласятся многіе, — но пользы отъ того мало, такъ какъ исторія Астрахани и еще болѣе направленіе нашей торгово-экономической политики, — препятствуютъ тому чтобы Астрахань заняла подобающее ей мѣсто въ русской внѣшней торговлѣ!

Позволимъ себѣ сдѣлать здѣсь кстати небольшое разъясненіе, совершенно необходимое для насъ впослѣдствіи, для уясненія колонизаціи Мурманскаго берега и восточнаго берега Чернаго моря.

Государственные люди древней Руси имѣли такое простое убѣжденіе что *завоеванная русскимъ оружіемъ земля*, тогда дѣлается *русскою землею*, когда она *заселена русскимъ народомъ настолько, чтобы русскій элементъ имѣлъ господствующее положеніе среди инородческаго населенія*, которое, посредствомъ водворенія русскихъ законовъ, русской вѣры, русскаго языка, русскихъ обычаевъ, сливалось-бы постепенно съ господствующимъ населеніемъ, упрочивая силу и могущество Россіи. Такимъ образомъ, у насъ на окраины постоянно выселялось охотою, и въ видѣ повинности, много русскихъ людей, которые садились на новыхъ земляхъ, занимали ихъ фактически, прочно закрѣпляя ихъ за Россіею земледѣльческою культурою. Главная сила Россіи полагалась, такимъ образомъ, въ землѣ; на торговлю же и денежные обороты у насъ смотрѣли съ пренебреженіемъ, если они не сопровождались особыми заслугами отечеству. Поэтому и о торговыхъ людяхъ, во время собиранія русской земли, у насъ заботились мало, а объ водвореніи ихъ во вновь завоеванныхъ земляхъ не думали, предоставляя это собственной инициативѣ торгующаго сословія. Такимъ образомъ, хотя разгромъ великаго Новгорода состоялся послѣ завоеванія Астрахани и новгородское купечество было разсѣяно по всему лицу русской земли, но его не направили въ Астрахань, гдѣ оно могло бы продолжать съ успѣхомъ свою торговлю и вся астраханская торговля, какъ была до покоренія Астрахани, такъ и послѣ покоренія, осталась въ рукахъ купцовъ-инородцевъ изъ татаръ, персіанъ, киргизовъ и проч.

Въ царствованіе Екатерины Великой подъ вліяніемъ философіи и идей, вызвавшихъ французскую революцію 1789 года, взгляды нашихъ государственныхъ людей на старо русскія политическія традиціи, совершенно измѣнились. Принципы абсолютнаго равен-

ства были примѣнены ко всѣмъ иностранцамъ и инородцамъ, а *національныя задачи признано было за подходящее дѣло осуществлять посредствомъ иностранцевъ и инородцевъ*. Трудно указать тотъ процессъ мышленія, какимъ путемъ произошло это, но у насъ явилось общее убѣжденіе, что если нѣмца и всякаго другаго чужеземца, посадить на русскую землю и обставить всевозможными удобствами жизни, то онъ такъ полюбитъ Россію, что сдѣлается горячимъ русскимъ патріотомъ. Столѣтній опытъ не оправдалъ правильности такого убѣжденія, какъ это доказываютъ мѣры, принятыя въ послѣдніе годы правительствомъ, для огражденія русской земли отъ нѣмецкой колонизаціи.

Кромѣ водворенія иностранной колонизаціи въ эпоху Екатерины Великой сдѣланъ былъ еще опытъ, созданія русскаго флота на Черномъ морѣ изъ греческихъ купеческихъ судовъ, капитановъ, экипажей, съ устройствомъ греческихъ городовъ, въ родѣ Балаклавы. Но весьма немного греческихъ фамилій сохранилось теперь въ спискахъ служившихъ людей Черноморскаго флота и вся его слава куплена русскою кровью.

Въ Астрахани въ ту же эпоху, сдѣланъ былъ опытъ водворить внѣшнюю торговлю руками чужеземцевъ. Въ 1798 году Карабахскіе мелики съ подвластнымъ имъ армянскимъ народомъ, въ числѣ 11.000 семействъ изъявили желаніе выселиться изъ Персіи въ русскія владѣнія. Въ виду того, что *армяне народъ весьма способный къ торговлѣ и ведутъ ее успѣшно вездѣ, начиная съ Закавказья до предѣловъ Индіи* выселенцамъ было предоставлено поселиться на тогдашней кавказской линіи, т.е. по Тереку, съ водвореніемъ въ Моздокъ, Кизляръ и Астрахани, а Высочайшею Грамотою отъ 28 октября 1799 года имъ были дарованы слѣдующія замѣчательныя преимущества:

п. 2. *Армяне, переселившіеся въ Астрахань, Кизляръ и Моздокъ, принимать во временное подданство Имперіи, а не вѣчно.*

п. 3. *Вѣдаться имъ судомъ и расправою, кромѣ уголовныхъ дѣлъ, въ общемъ судѣ азіатовъ въ Астрахани торгующихъ, по прежнимъ народа сего правамъ и обыкновеніямъ.*

п. 4. *Армяне упомянутыхъ городовъ не принуждаться записываться въ Россійское купечество, такъ какъ они Всемилоствѣйше увольняются отъ податей и службы общественной.*

п. 7. *Армянамъ Астраханскимъ, Кизлярскимъ и Моздокскимъ Всемилоствѣйше дозволяется производить свободную торговлю всякими дозволенными товарами и собственною мануфактурою: внутри Россіи безошлнно, а за границу съ платежами по торговому*

устава, противу другихъ иноземцевъ. „Впрочемъ всякаго званія промыслы распространять по собственной волѣ и достатку каждаго и веѣмъ тѣмъ подъ Самодержавнымъ Нашимъ Скипетромъ и защитою законовъ наслаждаться“

Таковы были грандіозныя привиллегіи, дарованныя переселившимся въ Астрахань армянамъ, въ надеждѣ что они, свою способность къ торговлѣ, употребятъ на развитіе внѣшнихъ торговыхъ сношеній Россіи съ азіатскими рынками и распространять русскую торговлю *даже до предѣловъ Индіи.* Но армяне не сочли это для себя выгоднымъ. Въ Моздокѣ и Кизлярѣ они занялись преимущественно культурою винограда и торговлею виномъ, а въ Астрахани рыбными промыслами. Обвинять ихъ за это нельзя: поступить иначе они не могли. Высочайшею Грамотою 1799 г. имъ даровано право беспошлинной торговли внутри Россіи безъ записки въ гильдіи и безъ платежа гильдейскихъ повинностей, даровано также право *всякаго званія промыслы распространять по собственной волѣ и достатку,*—но, по отношенію къ внѣшней торговлѣ, армяне были сравнены съ другими иностранцами и, слѣдовательно, не имѣли никакого интереса заниматься внѣшнею торговлею и распространять таковую до предѣловъ Индіи, ибо, въ такомъ случаѣ, они, тотчасъ же, лишались тѣхъ исключительныхъ льготъ, которыя дарованы были имъ Высочайшею Грамотою при торговлѣ внутри Россіи. Но если армяне пользовались исключительными преимуществами въ Астрахани, то конкуренція съ ними русскихъ купцовъ, обложенныхъ крупными налогами за право торговли, была очевидно немыслима, а *потому если армянскіе купцы ничего не дѣлали, то и русское купечество не могло заниматься въ Астрахани внѣшнею торговлею на азіатскихъ рынкахъ.*

Въ силу этихъ условій установился такой порядокъ, что веѣ персидскіе и среднеазіатскіе товары, по собственной инициативѣ или по заказу астраханскихъ купцовъ, привозились Персіанами и Бухарцами въ Астрахань и, по Волгѣ, перевозились на Нижегородскую ярмарку, гдѣ и продавались московскимъ купцамъ, распредѣлявшимъ ихъ на внутреннемъ рынкѣ. Такой порядокъ еще не измѣнился до сихъ поръ по существу, не смотря на существованіе субсидируемыхъ пароходныхъ рейсовъ въ Персію и сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, и онъ конечно будетъ продолжаться впредь до тѣхъ поръ, пока *крупныя русскія торгovyя фирмы не устранятъ персидскихъ и армянскихъ комиссіонеровъ и не примутся сами за активную торговлю на азіатскихъ рынкахъ.*

Другое затрудненіе, задерживающее ростъ внѣшней торговли

въ Астрахани, заключается, какъ мы упомянули, въ общемъ направленіи нашей торгово-экономической политики, послѣ Крымской войны. Съ тѣхъ поръ, *всѣ наши усилія были направлены къ увеличенію*, во что-бы то ни стало, *вывоза русскихъ произведеній по западно европейской границѣ, оставляя безъ вниманія обильное снабженіе собственными произведеніями внутренняго рынка, для удешевленія жизни и стало быть для увеличенія благосостоянія русскаго народа.* Наша сѣть желѣзныхъ дорогъ расположена такъ, что отвозить, удаляетъ всѣ грузы съ Волги, на западную Европейскую границу, но такихъ линій, которыя бы подвозили грузы къ Волгѣ, или Каспію у насъ нѣтъ, исключая неудачной Бискунчанской линіи, и закаспійской дороги, построенной по военнымъ соображеніямъ. Какъ важны были бы подобныя дороги мы видимъ на примѣрѣ закаспійской военной дороги, которая совершенно измѣнила направленіе среднеазіатской торговли, повернувъ ее отъ трудно проходимыхъ Оренбургскихъ степей *наки въ свой прежній токъ*, т.е. къ Каспійскому морю, при посредствѣ котораго, происходила торговля западной Европы съ средней Азіей и Индіей, еще до походовъ Александра Македонскаго и, съ разными перерывами, измѣняя пути, продолжалась до уничтоженія турками Генуэзскихъ колоній, на восточномъ берегу Чернаго моря и по берегамъ Азовскаго моря.

Не увлекаясь болѣе историческими воспоминаніями о далекомъ прошломъ, обратимся къ современному положенію внѣшней торговли г. Астрахани, которая, по таможеннымъ отчетамъ, за 9 разсматриваемыхъ лѣтъ, выражается слѣдующими цифрами въ рубляхъ:

| Года. | Отпускъ | Привозъ |
|-------|-----------|------------|
| 1883 | 1.832.465 | 3.063.369 |
| 1884 | 1.735.607 | 3.846.602 |
| 1885 | 1.953.929 | 4.472.388 |
| 1886 | 1.505.313 | 3.281.545 |
| 1887 | 1.583.484 | 6.946.662 |
| 1888 | 1.781.735 | 13.114.933 |
| 1889 | 1.783.987 | 16.139.881 |
| 1890 | 1.362.882 | 3.441.780 |
| 1891 | 1.502.385 | 3.213.242 |

Цифры эти показываютъ:

1. Значительное колебаніе въ отпускѣ съ наклонностью къ пониженію. Колебаніе это вызывается колебаніемъ въ отпускѣ мануфактурныхъ издѣлій. Такъ въ 1883 г. отправлено за границу товаровъ на сумму 1.832.465 р. въ то число издѣлій вывезено

на 1.586.900 р. Въ 1891 г. отпускъ сократился до 1.502.385 р такъ какъ издѣлій вывезено только на 1.138.676 руб. Фактъ этотъ показываетъ, что наша торговля съ Персіею, не смотря на продолжительное ея существованіе, еще не установилась и носитъ характеръ случайности, что можно выслѣдить въ таможенныхъ отчетахъ по колебанію каждой статьи отпуска за разсматриваемыя 9 лѣтъ.

2. Колебанія въ привозѣ изъ за границы еще болѣе значительны чѣмъ при отпускѣ. Максимальный привозъ былъ въ 1889 году достигалъ 16.139.881 р., а минимальный 3.003.369 руб., въ 188 году. Затѣмъ повышение идетъ до 1889 года и, за послѣдніе двѣ года, разомъ сокращается въ 5 разъ, выражаясь въ 1891 год суммою 3.213.242 руб. Такіе крупныя скачки обуславливаютъ крупными перепадами въ количествѣ и цѣнѣ привозимаго изъ Персіи и Средней Азіи хлопка. Въ 1883 г. хлопка привезанъ 240.000 пуд., въ 1887 г. 625.000 пуд., въ 1889 г. 1.383.417 п а въ 1891 г. 279.000 п.

Трудно рѣшить останется ли азіатскій хлопокъ привозною статьею Астраханской таможни и будетъ доставляться по Волгѣ въ Нижній Новгородъ, или направится черезъ Петровскъ, кружнымъ желѣзно-дорожнымъ путемъ, на Ростовъ и Москву. Дешевизна доставки конечно, во всякомъ случаѣ, всегда останется на сторонѣ воднаго Волжскаго пути, но быстрота доставки и сохранность груза, будутъ на сторонѣ желѣзнодорожной перевозки. Такъ какъ дешевизна доставки играетъ самую важную роль при направленіи не спѣсныхъ грузовъ, то, если желѣзнодорожныя тарифы не будутъ искусственно понижаться, для захвата перевозки хлопка помимо Астрахани, чрезъ этотъ городъ, вѣроятно, всегда будетъ направляться значительная часть среднеазіатскаго и персидскаго хлопка.

3. Главными статьями отпуска служатъ вообще мануфактуры преимущественно бумажная ткань, а также сукно, писчая бумага, разныя заводскія издѣлія: желѣзныя, мѣдныя, чугуныя, фарфоръ, стекло, а также соль и сахаръ. Послѣдній, впрочемъ, въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ черезъ Баку, такъ какъ всѣ наши сахарныя заводы находятся въ юго-западной Россіи и ближайшею дорогою для сбыта ихъ произведеній служатъ Черное море и Закавказская дорога до Баку.

4. Главные предметы привоза изъ Персіи тѣ же, что и въ Баку. Первое мѣсто занимаетъ хлопокъ, затѣмъ сухіе фрукты, рисъ, орѣхи, миндаль, соленая рыба и друг.

Перейдемъ теперь къ изслѣдованію движенія морскихъ судовъ по Астраханскому порту за 7 лѣтъ, такъ какъ за это время заграничное плаваніе отдѣлено отъ каботажнаго и суда, пришедшія съ товаромъ и балластомъ, записаны отдѣльно. Движеніе это выражается слѣдующими цифрами ¹⁾.

| За 7 лѣтъ: | Прившло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ | Отшло судовъ | ‰ | Ластовъ | ‰ |
|---------------------------------------|-------------------|----------|----------------|----------|-----------------|----------|----------------|----------|
| Всего. | 25112 | — | 3843168 | — | 25500 | — | 3885065 | — |
| изъ нихъ въ плаваніи: | | | | | | | | |
| заграничномъ. | 1337 | 53,2 | 186082 | 4,8 | 717 | 2,8 | 124269 | 3,1 |
| каботажномъ. | 23775 | 46,8 | 3657086 | 95,2 | 24783 | 97,2 | 3760796 | 96,9 |
| Въ заграничномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ | 454 | 33,9 | 30905 | 16,4 | 146 | 2,3 | 11671 | 9,4 |
| паровыхъ | 883 | 66,1 | 155177 | 83,6 | 571 | 97,7 | 112598 | 90,6 |
| съ товаромъ | 1318 | 98,7 | 184126 | 98,9 | 696 | 95,7 | 122255 | 98,2 |
| съ балластомъ. | 19 | 1,3 | 1956 | 1,1 | 21 | 4,3 | 2014 | 1,8 |
| Въ каботажномъ плаваніи было: | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 15479 | 69,3 | 1752882 | 47,8 | 16159 | 63,9 | 1789901 | 46,7 |
| паровыхъ | 8296 | 30,7 | 1904204 | 52,2 | 8624 | 36,1 | 1970895 | 53,3 |
| съ товаромъ | 22241 | 94,6 | 3535777 | 97,5 | 12023 | 43,8 | 1583936 | 42,3 |
| съ балластомъ | 1534 | 5,4 | 121309 | 2,5 | 12760 | 56,2 | 2176860 | 57,7 |
| За 1890 и 1891 г. | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 4194 | 47,2 | 583964 | 32 | 4226 | 46,3 | 585137 | 32 |
| паровыхъ | 4790 | 52,8 | 1279164 | 68 | 4813 | 63,7 | 1281909 | 68 |
| Итого за 2 г. | 8984 | — | 1863128 | — | 9039 | — | 1867046 | — |
| Всего за 9 л. | 34096 | — | 5706296 | — | 34539 | — | 5752111 | — |
| Въ т о ч и с л о : | | | | | | | | |
| парусныхъ. | 20127 | 59 | 2367751 | 41,4 | 20531 | 59,4 | 2386709 | 41,4 |
| паровыхъ | 13969 | 41 | 3338545 | 58,6 | 14008 | 40,6 | 3365402 | 58,6 |

Цифры эти показываютъ:

1. Движеніе морскихъ судовъ въ Астрахани чрезвычайно быстро возрастаетъ и по числу судовъ и по тонуажу ихъ. Въ 1883 г.

¹⁾ Смотри приложенія таблица № 75.

пришло 2.473 судна, тонажемъ 337.203 ластва, черезъ семь лѣтъ въ 1889 г. 4.484 судовъ тонажемъ 797.597 ластва, а черезъ 9 лѣтъ въ 1891 г. 4.516 судовъ тонажемъ 992.391 ластвъ. Увеличеніе за 9 лѣтъ на 2.043 судна и на 655.188 ластвовъ, т. е. болѣе чѣмъ въ два раза.

2. Въ заграничномъ плаваніи за 7 лѣтъ находилось 53,2% числа и 4,8% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что въ каботажномъ плаваніи оставалось 46,8% числа и 95,2% тонажа всѣхъ судовъ. Такого грандіознаго преобладанія каботажна надъ заграничнымъ плаваніемъ, не существуетъ ни въ одномъ изъ русскихъ портовъ и оно происходитъ вслѣдствіе того, уже выясненнаго выше, факта, что внѣшняя торговля Астрахани, вслѣдствіе направленія изъ Баку колоссальнаго количества нефтяныхъ грузовъ, составляетъ самую незначительную часть морской торговли Астрахани. Внѣшняя торговля послѣдней, по отношенію къ тонуажу выражается 4,8% тонажа всѣхъ приходящихъ судовъ.

3. Въ заграничномъ плаваніи паровыя суда преобладаютъ по числу 66,1% и тонуажу 86,3% надъ парусными, которыя имѣютъ 33,9% числа и только 16,4% тонажа. Иначе, конечно, и быть не можетъ при существованіи субсидируемыхъ рейсовъ во всѣ персидскіе порты.

4. Въ каботажномъ плаваніи парусныя суда преобладаютъ надъ паровыми по числу 69,3% и уступаютъ пароходамъ по тонуажу 47,8%. Въ этомъ случаѣ перевѣсъ тонажа достигается не одними субсидируемыми, но и частными наливными пароходами.

5. Съ товаромъ, въ заграничномъ плаваніи, пришло 98,7% числа и 98,9% тонажа всѣхъ судовъ, такъ что на долю балласта остается 1,3% числа и 1,1% тонажа. Отошло съ товаромъ 95,7% числа и 98,2% тонажа всѣхъ судовъ такъ что съ балластомъ ушло за границу всего 4,3% числа 1,8% тонажа всѣхъ отошедшихъ судовъ.

6. Въ каботажномъ плаваніи съ товаромъ пришло 94,6% числа и 97,5% тонажа всѣхъ пришедшихъ судовъ, съ балластомъ пришло 5,4% числа и 2,5% тонажа всѣхъ судовъ. Отошло съ товаромъ 43,8% числа и 42,3% тонажа, такъ что большая часть пришедшихъ судовъ, именно 56,2% числа и 57,7% тонажа не нашли обратныхъ грузовъ и ушли съ балластомъ. На подобное невыгодное плаваніе судовъ, перевозающихъ нефтяные продукты, мы уже указывали при разборкѣ движенія морскихъ судовъ въ Баку. Здѣсь можемъ прибавить только то, что нѣтъ никакой надежды, на улучшеніе этого положенія вещей до тѣхъ поръ, пока

нефтяные грузы будутъ сдаваться на „Десяти футахъ“, а не въ самой Астрахани, что представляетъ весьма отдаленную мечту будущаго.

7. За два послѣдніе года замѣчается нѣкоторое усиленіе паруснаго плаванія за счетъ пароваго, но періодъ этотъ такъ малъ, что не можетъ служить основаніемъ для положительнаго заключенія о перемѣнѣ, характера морскаго движенія въ Астраханскомъ портѣ за 7 предшествовавшихъ лѣтъ.

Н. Шавровъ.

20 декабря 1893 г., г. Тифлисъ.



ПРИЛОЖЕНІЯ.

ЛИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВ ПО БЛОМУ МОРЮ С 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

| Годы | Всего по бло- лому морю | | Въ загранич. плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | | | |
|-------|----------------------------|---------|-------------------------------|--------|-----------|--------|----------|--------|---------------------------------|--------|-----------|--------|----------|--------|---------------------------------|--------|-----------|-------|----------|-------|-------|--------|-------|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | | | |
| | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | | | |
| 1883 | 1503 | 117132 | 712 | 84536 | 294 | 10400 | 330 | 45249 | 22 | 5517 | 78 | 23370 | 791 | 32596 | 434 | 10904 | 201 | 4923 | 86 | 9156 | 70 | 7613 | |
| 1884 | 1757 | 136034 | 638 | 88227 | 249 | 9461 | 247 | 34935 | 25 | 5160 | 121 | 38671 | 1119 | 47807 | 584 | 14198 | 271 | 7940 | 122 | 11728 | 142 | 13941 | |
| 1885 | 1884 | 1707 | 132329 | 627 | 84400 | 274 | 10490 | 232 | 35076 | 25 | 6918 | 96 | 31916 | 1080 | 47929 | 541 | 13576 | 260 | 6772 | 92 | 8740 | 187 | 18841 |
| 1886 | 1886 | 1737 | 131922 | 647 | 82115 | 298 | 10852 | 225 | 33866 | 25 | 6323 | 99 | 31314 | 1090 | 49747 | 583 | 15005 | 250 | 6591 | 99 | 13711 | 158 | 15380 |
| 1887 | 1887 | 1728 | 137018 | 655 | 85102 | 274 | 8956 | 239 | 33709 | 23 | 6087 | 119 | 36350 | 1073 | 51916 | 587 | 24516 | 201 | 5072 | 59 | 18048 | 126 | 14280 |
| 1888 | 1888 | 1809 | 135982 | 688 | 98846 | 290 | 10195 | 219 | 32049 | 19 | 5553 | 160 | 31049 | 1121 | 57136 | 725 | 27848 | 196 | 4966 | 95 | 11684 | 104 | 12693 |
| 1889 | 1889 | 1379 | 140898 | 631 | 103399 | 283 | 9436 | 114 | 14911 | 28 | 7740 | 206 | 71240 | 748 | 37609 | 327 | 8829 | 219 | 5977 | 92 | 11363 | 110 | 11640 |
| 1890 | 1890 | 1350 | 140898 | 596 | 83023 | 294 | 9533 | 133 | 17521 | 25 | 6743 | 144 | 49225 | 754 | 37616 | 354 | 9269 | 186 | 4701 | 95 | 10371 | 119 | 13275 |
| 1891 | 1891 | 1294 | 149597 | 642 | 112345 | 257 | 9312 | 157 | 21250 | 31 | 9758 | 197 | 72362 | 648 | 37052 | 298 | 7544 | 138 | 3482 | 100 | 12611 | 112 | 13115 |
| Итого | 14260 | 1221741 | 5936 | 832253 | 2512 | 88655 | 1885 | 268387 | 219 | 59849 | 1220 | 405362 | 8424 | 399488 | 4534 | 131789 | 1922 | 50444 | 840 | 96472 | 1128 | 120783 | |
| Ошело | 1883 | 1515 | 117322 | 724 | 84736 | 613 | 54723 | 16 | 1366 | 92 | 28556 | 3 | 291 | 791 | 32596 | 434 | 10904 | 201 | 4923 | 86 | 9156 | 70 | 7613 |
| 1884 | 1884 | 1780 | 136505 | 661 | 88698 | 516 | 44582 | 4 | 465 | 1119 | 47807 | 584 | 14198 | 271 | 7940 | 541 | 13576 | 260 | 6772 | 92 | 8740 | 187 | 18841 |
| 1885 | 1885 | 1714 | 132533 | 634 | 84604 | 512 | 45681 | — | — | 121 | 38564 | — | 359 | 1080 | 47929 | 541 | 13576 | 260 | 6772 | 92 | 8740 | 187 | 18841 |
| 1886 | 1886 | 1715 | 130680 | 625 | 81133 | 502 | 43560 | — | — | 123 | 37533 | — | — | 1090 | 49747 | 583 | 15005 | 250 | 6591 | 99 | 12777 | 158 | 15380 |
| 1887 | 1887 | 1717 | 136198 | 644 | 81282 | 505 | 42951 | — | — | 138 | 41782 | 1 | 299 | 1073 | 51916 | 587 | 24516 | 201 | 5072 | 59 | 18048 | 126 | 14280 |
| 1888 | 1888 | 1797 | 155509 | 676 | 98373 | 486 | 41752 | 1 | 19 | 178 | 56523 | 1 | 79 | 1121 | 57136 | 718 | 29694 | 103 | 2887 | 85 | 11113 | 93 | 11547 |
| 1889 | 1889 | 1378 | 140745 | 625 | 102873 | 393 | 54239 | — | — | 230 | 78854 | 2 | 50 | 753 | 37616 | 470 | 11834 | 99 | 2853 | 87 | 10892 | 116 | 12793 |
| 1890 | 1890 | 1348 | 140548 | 581 | 82381 | 416 | 27078 | — | — | 165 | 55303 | — | — | 767 | 37616 | 470 | 11834 | 91 | 2285 | 94 | 10407 | 122 | 13632 |
| 1891 | 1891 | 1294 | 149597 | 642 | 112345 | 257 | 9312 | 157 | 21250 | 31 | 9758 | 197 | 72362 | 648 | 37052 | 298 | 7544 | 138 | 3482 | 100 | 12611 | 112 | 13115 |
| Итого | 14258 | 1219482 | 5785 | 818595 | 4339 | 353479 | 23 | 1231 | 1411 | 461164 | 12 | 2022 | 8473 | 400887 | 5078 | 143881 | 1430 | 38852 | 866 | 95533 | 1099 | 118621 | |

ПОДЪ КАКНИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| Годы | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Германский | | Голландский | | Английский | | Французский | | Итальянский | | Австрийский | | Бельгийский | | Турецкий | | Греческий | | Другая го- сударства | |
|-------|---------|--------|--------------------------|--------|---------|-------|------------|--------|-------------|------|------------|--------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|----------|------|-----------|------|-------------------------|------|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | |
| | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 292 | 10274 | 187 | 26576 | 32 | 3130 | 111 | 20534 | 5 | 1258 | 85 | 19995 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 292 | 10274 | 187 | 26576 | 32 | 3130 | 111 | 20534 | 5 | 1258 | 85 | 19995 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 287 | 12927 | 131 | 21472 | 25 | 2685 | 106 | 22429 | 2 | 627 | 77 | 23941 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 315 | 14328 | 136 | 21071 | 26 | 3688 | 77 | 15491 | 1 | 229 | 91 | 27247 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 321 | 16858 | 123 | 17586 | 43 | 5787 | 64 | 13016 | 4 | 1410 | 100 | 30445 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 302 | 12950 | 135 | 20130 | 42 | 7270 | 71 | 15429 | 5 | 1231 | 133 | 41757 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 284 | 10214 | 75 | 9960 | 34 | 6147 | 73 | 20940 | 4 | 1923 | 158 | 59309 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 300 | 10779 | 81 | 12167 | 43 | 6516 | 58 | 13725 | 5 | 959 | 108 | 38751 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 253 | 10135 | 127 | 18840 | 28 | 3315 | 65 | 16023 | 1 | 116 | 167 | 64031 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 2606 | 100315 | 1145 | 173785 | 295 | 40561 | 736 | 159153 | 30 | 8166 | 1018 | 328960 | 5 | 751 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ошело | 1883 | 306 | 11387 | 186 | 28432 | 32 | 3129 | 110 | 20534 | 5 | 1258 | 85 | 19995 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 273 | 11044 | 184 | 25423 | 22 | 2013 | 113 | 21790 | 3 | 413 | 99 | 29485 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 294 | 13439 | 131 | 21472 | 25 | 2686 | 106 | 22429 | 2 | 627 | 77 | 23941 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 295 | 13676 | 135 | 21036 | 26 | 3688 | 76 | 15356 | 1 | 229 | 91 | 27247 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 312 | 16317 | 135 | 20737 | 43 | 5787 | 64 | 13016 | 4 | 1410 | 100 | 30445 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 291 | 12727 | 135 | 20167 | 42 | 7270 | 70 | 15142 | 4 | 1231 | 133 | 41757 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 279 | 9902 | 73 | 9960 | 34 | 6147 | 73 | 20940 | 5 | 1923 | 157 | 53095 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 285 | 10360 | 82 | 12303 | 43 | 6516 | 58 | 13725 | 5 | 959 | 107 | 38396 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 229 | 9593 | 126 | 18606 | 28 | 3315 | 64 | 15864 | 1 | 116 | 166 | 63956 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 2564 | 108445 | 1142 | 173068 | 295 | 40562 | 733 | 158725 | 30 | 8166 | 1015 | 328312 | 5 | 751 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ДВІЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ОНЕЖСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

[illegible]

ПОДЪ КАКИМЪ ФЛАГАМЪ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русский | | Шведский и Норвежский | | Латский | | Германский | | Голландский | | Английский | | Французский | | Итальянский | | Австрийский | | Бельгийский | | Турецкий | | Греческий | | Другая европейская |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 28 | 983 | 33 | 6773 | — | — | 5 | 956 | — | — | 2 | 592 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1883 | 19 | 566 | 28 | 5714 | — | — | 5 | 699 | — | — | 1 | 452 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 22 | 597 | 16 | 3457 | 4 | 657 | 5 | 1432 | — | — | 5 | 1522 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 29 | 566 | 24 | 4461 | — | — | 13 | 2685 | — | — | 2 | 811 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1886 | 30 | 1391 | 24 | 4461 | — | — | 13 | 2685 | — | — | 2 | 811 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1887 | 24 | 1389 | 20 | 3777 | 1 | 133 | 11 | 1802 | 1 | 133 | 3 | 1196 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1888 | 18 | 540 | 19 | 3666 | 1 | 133 | 5 | 2432 | — | — | 5 | 1954 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 15 | 643 | 8 | 1276 | 3 | 887 | 11 | 2058 | — | — | 22 | 7480 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 12 | 362 | 17 | 2402 | — | — | 3 | 236 | 1 | 330 | 9 | 3669 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 14 | 313 | 7 | 1180 | — | — | 3 | 236 | — | — | 6 | 2206 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого | 182 | 6784 | 174 | 32746 | 9 | 2005 | 58 | 12350 | 2 | 463 | 55 | 19882 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Ошло | 50 | 1407 | 33 | 6773 | — | — | 4 | 939 | — | — | 2 | 592 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1883 | 48 | 1344 | 29 | 5754 | — | — | 6 | 875 | — | — | 6 | 452 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 37 | 1022 | 18 | 3457 | 4 | 657 | 8 | 1432 | — | — | 5 | 1522 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 32 | 1257 | 23 | 4187 | — | — | 12 | 2549 | — | — | 3 | 811 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1886 | 32 | 1257 | 23 | 4187 | — | — | 12 | 2549 | — | — | 3 | 811 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1887 | 30 | 1613 | 20 | 3777 | 1 | 133 | 8 | 1802 | 1 | 133 | 3 | 1196 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1888 | 30 | 872 | 19 | 3666 | 1 | 328 | 10 | 2145 | — | — | 5 | 1954 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 17 | 612 | 16 | 1276 | 3 | 887 | 5 | 2058 | — | — | 22 | 7480 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 20 | 640 | 16 | 2216 | — | — | 3 | 236 | 1 | 330 | 9 | 3669 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 14 | 367 | 7 | 1180 | — | — | 3 | 236 | — | — | 6 | 2206 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого | 278 | 9014 | 173 | 32286 | 8 | 2005 | 56 | 12036 | 2 | 463 | 55 | 19882 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

| Д Е Й С Т В И Ю Щ Е М О Р С К И Х С У Д О В Ъ П О С У М М О - П О С А Д С К О М У П О Р Т У С 1883 П О 1891 Г О Д Ъ | | | | | | | | | |
|---|-------------|---|-------|-------------------|-------|-----------------|-------|---|-------|
| В ъ з а г р а н и ч н о м ъ п л а в а н и и | | | | | | | | | |
| Г О Д Ы | П р и ш л о | В ъ з а г р а н и ч н о м ъ п л а в а н и и | | П а р у с н ы х ъ | | П а р о в ы х ъ | | В ы к а б о ч н ы м ъ п л а в а н и и б ы л о | |
| | | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 76 | 4677 | 32 | 1127 | 30 | 885 | 1 | 47 | 3550 |
| 1884 | 67 | 5241 | 5 | 202 | 5 | 202 | — | 62 | 5039 |
| 1885 | 72 | 5619 | 3 | 147 | 3 | 147 | — | 74 | 5472 |
| 1886 | 61 | 4946 | 1 | 20 | 1 | 20 | — | 63 | 4926 |
| 1887 | 73 | 5469 | 2 | 80 | 2 | 80 | — | 73 | 5389 |
| 1888 | 70 | 5092 | 2 | 129 | 2 | 129 | — | 68 | 4963 |
| 1889 | 71 | 5875 | 6 | 170 | 6 | 170 | — | 65 | 5705 |
| 1890 | 89 | 6351 | 3 | 59 | 3 | 59 | — | 86 | 6292 |
| 1891 | 68 | 5630 | 2 | 65 | 2 | 65 | — | 66 | 5585 |
| Итого | 660 | 48920 | 56 | 1999 | 54 | 1757 | 1 | 601 | 46921 |
| Остало | 1883 | 57 | 5276 | 41 | 1407 | 31 | 920 | 56 | 3869 |
| 1884 | 74 | 5475 | 11 | 310 | 11 | 310 | — | 73 | 5165 |
| 1885 | 90 | 5876 | 12 | 308 | 12 | 308 | — | 78 | 5568 |
| 1886 | 72 | 5256 | 11 | 268 | 11 | 268 | — | 61 | 4988 |
| 1887 | 75 | 5680 | 7 | 190 | 7 | 190 | — | 68 | 5432 |
| 1888 | 70 | 5019 | 10 | 225 | 10 | 225 | — | 60 | 4794 |
| 1889 | 72 | 5910 | 5 | 84 | 5 | 84 | — | 67 | 5826 |
| 1890 | 88 | 6427 | 7 | 247 | 7 | 247 | — | 81 | 6180 |
| 1891 | 70 | 5687 | 8 | 196 | 8 | 196 | — | 62 | 5491 |
| Итого | 708 | 50608 | 112 | 3235 | 102 | 2748 | 8 | 586 | 47373 |

П О Л Ъ К А К И М Ы Ф Л А Г А М И П Р И Ш Л И И О Т О Ш Л И С У Д А

| Г О Д Ы | П р и ш л о | Р у с с к и й | | Ш в е д с к и й | | Н о р в е ж с к и й | | Д а т с к и й | | Г е р м а н с к и й | | Г о л л а н д с к и й | | А н г л и й с к и й | | Ф р а н ц у з с к и й | | И т а л и я н с к и й | | А в с т р и й с к и й | | Б о л г а р с к и й | | Т у р е ц к и й | | Г р е ч е с к и й | | Д р у г и е г о с у д а р с т в а | |
|---------|-------------|---------------|-------|-----------------|-------|---------------------|-------|---------------|-------|---------------------|-------|-----------------------|-------|---------------------|-------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|---------------------|-------|-----------------|-------|-------------------|-------|-----------------------------------|-------|
| | | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскими флагами.

| ИВНЖЕНІЕ МОРЕСКИХЪ СУДОВЪ ПО БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|----------|----------|----------|----------|---------|----------|--------|----------|---------|
| ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | |
| Годы | Въ заграничн. плаваніи было | | Паровыхъ | | Паровыхъ | | Паровыхъ | | Паровыхъ | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 12533 | 1781422 | 6984 | 1467637 | 1823 | 201056 | 809 | 92173 | 2087 | 507000 |
| 1884 | 11872 | 1692837 | 6532 | 1362493 | 1612 | 163970 | 714 | 69565 | 2205 | 667426 |
| 1885 | 11745 | 1593756 | 5833 | 1256167 | 1316 | 135214 | 615 | 58083 | 2212 | 700019 |
| 1886 | 11367 | 1546792 | 5373 | 1196853 | 1431 | 163210 | 678 | 37024 | 2163 | 665685 |
| 1887 | 10437 | 1747495 | 6424 | 1464688 | 1443 | 169322 | 498 | 52903 | 2269 | 690519 |
| 1888 | 10941 | 1899361 | 6965 | 1633087 | 1335 | 161785 | 718 | 71021 | 2218 | 722864 |
| 1889 | 10248 | 1795610 | 6331 | 1533624 | 1155 | 136577 | 479 | 45014 | 2386 | 755709 |
| 1890 | 9694 | 1684237 | 5638 | 1371113 | 998 | 114780 | 294 | 27638 | 2703 | 730331 |
| 1891 | 9915 | 1741177 | 5630 | 1442654 | 939 | 120023 | 379 | 35336 | 2166 | 583707 |
| Итого | 98772 | 15482987 | 55730 | 12753336 | 13052 | 1363551 | 3410 | 488461 | 20307 | 6255792 |
| Остало | | | | | | | | | | |
| 1883 | 12597 | 1782235 | 7028 | 1468470 | 2422 | 241516 | 313 | 56288 | 4084 | 1103242 |
| 1884 | 11930 | 1700655 | 6590 | 1370311 | 2157 | 207709 | 198 | 29020 | 3965 | 1046509 |
| 1885 | 11781 | 1597542 | 5869 | 1260533 | 1820 | 174935 | 148 | 16333 | 3541 | 941809 |
| 1886 | 11323 | 1535228 | 5329 | 1185289 | 1657 | 176036 | 186 | 28922 | 3139 | 864245 |
| 1887 | 10756 | 1912561 | 6349 | 1444065 | 1730 | 190166 | 176 | 27391 | 3900 | 1004335 |
| 1888 | 11337 | 1972036 | 6886 | 1616199 | 1938 | 212807 | 129 | 21167 | 4523 | 1286011 |
| 1889 | 10679 | 1816908 | 6246 | 1523563 | 1309 | 163021 | 114 | 17564 | 4151 | 1170033 |
| 1890 | 10050 | 1706848 | 5572 | 1385565 | 1230 | 131570 | 110 | 16974 | 3753 | 1066975 |
| 1891 | 10096 | 1742864 | 5512 | 1412135 | 1156 | 131650 | 124 | 19983 | 3761 | 1094255 |
| Итого | 100390 | 1555781 | 5381 | 12678040 | 1579 | 1639870 | 1498 | 232282 | 34827 | 9539414 |

| ПОДЪ КАКИМЪ ФЛАГАМЪ ПРИНІДІИ ОТОШІИ СЯ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------|--------|-----------------------|---------|---------|---------|------------|---------|-------------|--------|------------|---------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|------------------|-------|---------------------|-------|--|
| Годы | Русскіи | | Шведскіи и норвежскіи | | Датскіи | | Германскіи | | Голландскіи | | Англійскіи | | Французскіи | | Италянскіи | | Австрійскіи | | Бельгійскіи | | Сосисен. штатовъ | | Другія госу-дарства | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| 1883 | 690 | 86064 | 1411 | 188406 | 883 | 167174 | 2004 | 356589 | 332 | 54737 | 1621 | 605406 | 17 | 1832 | 7 | 1358 | 14 | 4267 | — | — | 2 | 949 | 1 | 125 | |
| 1884 | 649 | 87302 | 1396 | 179784 | 910 | 179817 | 1948 | 359022 | 261 | 40583 | 1341 | 511253 | 13 | 1123 | 7 | 1384 | 8 | 2255 | — | — | — | — | 1 | 153 | |
| 1885 | 614 | 85397 | 1266 | 165554 | 879 | 178700 | 1510 | 277378 | 197 | 35260 | 1337 | 508853 | 21 | 2516 | 4 | 1106 | 4 | 1250 | — | — | — | — | 1 | 153 | |
| 1886 | 641 | 92803 | 1197 | 158260 | 739 | 166928 | 1321 | 247904 | 184 | 34583 | 1268 | 487459 | 7 | 600 | 2 | 573 | 7 | 3008 | — | — | 1 | 357 | 6 | 3188 | |
| 1887 | 722 | 105845 | 1515 | 199163 | 836 | 200755 | 1533 | 303308 | 199 | 41269 | 1572 | 605231 | 4 | 685 | 6 | 1809 | 12 | 3898 | — | — | — | 5 | 2725 | | |
| 1888 | 821 | 117024 | 1485 | 206547 | 981 | 196775 | 1568 | 332569 | 179 | 37657 | 1908 | 735528 | 14 | 2872 | 1 | 309 | 2 | 415 | — | — | — | 5 | 2139 | | |
| 1889 | 773 | 116259 | 1277 | 160600 | 806 | 186149 | 1546 | 332584 | 140 | 22906 | 1739 | 699848 | 27 | 3661 | 5 | 1364 | 5 | 1180 | — | — | 7 | 3056 | | | |
| 1890 | 642 | 106174 | 1137 | 151220 | 846 | 217097 | 1468 | 316397 | 119 | 22916 | 1413 | 579390 | 8 | 1856 | 1 | 628 | 2 | 809 | — | — | 1 | 474 | | | |
| 1891 | 728 | 112784 | 1098 | 165403 | 917 | 251499 | 1399 | 314570 | 130 | 25117 | 1352 | 567118 | 10 | 1782 | 6 | 1493 | 7 | 1979 | — | — | 3 | 1699 | | | |
| Итого | 6290 | 90532 | 11781 | 1759497 | 7817 | 1744894 | 14297 | 2841531 | 1741 | 322948 | 13955 | 5290118 | 121 | 16987 | 39 | 10024 | 61 | 19031 | — | — | 4 | 1788 | 29 | 13559 | |
| Остало | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 738 | 98919 | 1407 | 187610 | 886 | 168451 | 2009 | 356774 | 332 | 54273 | 1613 | 602262 | 17 | 1832 | 7 | 1358 | 14 | 4267 | — | — | 2 | 949 | 1 | 125 | |
| 1884 | 695 | 90891 | 1395 | 180961 | 911 | 179367 | 1958 | 359855 | 261 | 41963 | 1342 | 513212 | 13 | 1123 | 7 | 1384 | 8 | 2255 | — | — | — | — | 1 | 153 | |
| 1885 | 651 | 88563 | 1255 | 162965 | 882 | 180439 | 1515 | 277863 | 196 | 35171 | 1340 | 510327 | 21 | 2516 | 4 | 1106 | 4 | 1250 | — | — | — | — | 1 | 153 | |
| 1886 | 608 | 85860 | 1200 | 158984 | 732 | 164544 | 1325 | 248984 | 183 | 35149 | 1259 | 481 | 2 | 573 | 7 | 3008 | — | — | — | — | 1 | 357 | 6 | 3188 | |
| 1887 | 687 | 97130 | 1500 | 190534 | 857 | 201357 | 1523 | 300180 | 197 | 40847 | 1557 | 598801 | 4 | 685 | 6 | 1809 | 13 | 4071 | — | — | — | 5 | 2725 | | |
| 1888 | 735 | 102027 | 1488 | 206594 | 979 | 194874 | 1578 | 336284 | 179 | 37901 | 1904 | 732532 | 14 | 2872 | 1 | 309 | 2 | 415 | — | — | — | 5 | 2139 | | |
| 1889 | 655 | 906799 | 1280 | 166885 | 808 | 187445 | 1549 | 333173 | 142 | 30320 | 1762 | 699383 | 27 | 3661 | 5 | 1364 | 5 | 1180 | — | — | 7 | 3056 | | | |
| 1890 | 576 | 906999 | 1125 | 140480 | 849 | 218891 | 1473 | 317422 | 119 | 22916 | 1417 | 582138 | 8 | 1856 | 6 | 1493 | 7 | 1979 | — | — | 3 | 1699 | | | |
| 1891 | 604 | 94153 | 1091 | 163626 | 914 | 249317 | 1393 | 313434 | 130 | 25117 | 1354 | 568534 | 10 | 1782 | 6 | 1493 | 7 | 1979 | — | — | 4 | 1788 | | | |
| Итого | 5949 | 833692 | 11741 | 1973365 | 7818 | 1744685 | 14323 | 2843969 | 1739 | 322948 | 13548 | 5292306 | 120 | 16806 | 39 | 10024 | 62 | 19031 | — | — | 4 | 1788 | 29 | 13559 | |

ПОДЪКАКИМЪ ФЛАГАМЪ ПЕРИШЛИ ОТОШЛИ СУДА

| Годы | Русскіи | | Шведскіи и Норвежскіи | | Датскіи | | Германскіи | | Голландскіи | | Английскіи | | Французскіи | | Италийскіи | | Австрийскіи | | Бельгийскіи | | Соединен. штатовъ | | Другія госу. д-ства | |
|--------|---------|--------|-----------------------|---------|---------|---------|------------|---------|-------------|--------|------------|---------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------------|-------|---------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 690 | 86064 | 1411 | 188406 | 883 | 167174 | 2004 | 356589 | 332 | 54737 | 1621 | 605406 | 17 | 1832 | 7 | 1358 | 14 | 4267 | — | — | 2 | 949 | 1 | 125 |
| 1884 | 619 | 87302 | 1395 | 179784 | 910 | 179817 | 1948 | 359022 | 261 | 40583 | 1341 | 511253 | 13 | 1123 | 7 | 1384 | 8 | 2225 | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 644 | 85397 | 1266 | 165554 | 879 | 178700 | 1510 | 277378 | 197 | 45290 | 1337 | 508853 | 21 | 2516 | 4 | 1106 | 4 | 1250 | — | — | — | — | — | 153 |
| 1886 | 641 | 92803 | 1197 | 158260 | 399 | 166928 | 1321 | 247904 | 184 | 35483 | 1298 | 487459 | 7 | 660 | 2 | 573 | 7 | 3008 | — | — | 1 | 587 | 6 | 3188 |
| 1887 | 722 | 105845 | 1515 | 199163 | 526 | 200755 | 1533 | 303008 | 199 | 41939 | 1572 | 605231 | 4 | 685 | 6 | 1809 | 12 | 3898 | — | — | — | — | 5 | 2725 |
| 1888 | 821 | 117024 | 1485 | 206347 | 981 | 196775 | 1528 | 333569 | 179 | 37657 | 1908 | 735528 | 14 | 2872 | 1 | 309 | 2 | 415 | — | — | — | — | 5 | 2139 |
| 1889 | 773 | 116259 | 1277 | 160600 | 806 | 186149 | 1546 | 323584 | 140 | 29906 | 1739 | 699498 | 27 | 3961 | 5 | 1394 | 5 | 1180 | — | — | — | 7 | 3056 | |
| 1890 | 942 | 106174 | 1371 | 150220 | 846 | 247097 | 1468 | 316397 | 179 | 22916 | 1413 | 579390 | 8 | 1856 | 1 | 628 | 2 | 809 | — | — | 1 | 252 | 1 | 474 |
| 1891 | 728 | 112784 | 1098 | 164503 | 917 | 251499 | 1399 | 341780 | 130 | 25117 | 1352 | 567118 | 10 | 1782 | 6 | 1493 | 7 | 1979 | — | — | — | 3 | 1699 | |
| Итого | 6290 | 90552 | 11781 | 1579497 | 7817 | 1744894 | 12997 | 2841531 | 1741 | 322928 | 13551 | 5291186 | 121 | 16987 | 39 | 10024 | 61 | 19031 | — | — | 4 | 1788 | 29 | 13559 |
| Остало | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 738 | 98819 | 1407 | 187610 | 886 | 168451 | 2009 | 356774 | 332 | 54273 | 1613 | 602262 | 17 | 1832 | 7 | 1358 | 14 | 4267 | — | — | 2 | 949 | 1 | 125 |
| 1884 | 695 | 90991 | 1395 | 180991 | 911 | 179367 | 1958 | 359853 | 261 | 41263 | 1342 | 513212 | 13 | 1123 | 7 | 1384 | 8 | 2225 | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 651 | 85563 | 1265 | 162963 | 882 | 180439 | 1515 | 277863 | 196 | 45171 | 1340 | 510327 | 21 | 2516 | 4 | 1106 | 4 | 1250 | — | — | — | — | 1 | 153 |
| 1886 | 608 | 82680 | 1200 | 158984 | 732 | 164544 | 1325 | 248084 | 183 | 35149 | 1259 | 484120 | 6 | 481 | 2 | 553 | 7 | 3008 | — | — | 1 | 587 | 6 | 3188 |
| 1887 | 687 | 97130 | 1500 | 196554 | 527 | 201357 | 1523 | 300940 | 197 | 40847 | 1557 | 599801 | 4 | 685 | 6 | 1809 | 13 | 4071 | — | — | — | — | 5 | 2725 |
| 1888 | 735 | 109257 | 1488 | 206954 | 979 | 194871 | 1578 | 339384 | 179 | 37901 | 1904 | 732532 | 14 | 2872 | 1 | 309 | 2 | 415 | — | — | — | — | 5 | 2139 |
| 1889 | 655 | 90729 | 1280 | 166885 | 808 | 187445 | 1546 | 323584 | 142 | 30320 | 1762 | 699383 | 27 | 3961 | 5 | 1394 | 5 | 1180 | — | — | — | 7 | 3056 | |
| 1890 | 576 | 90699 | 1125 | 149480 | 849 | 218891 | 1473 | 317422 | 179 | 22916 | 1417 | 582138 | 8 | 1856 | 1 | 628 | 2 | 809 | — | — | — | 3 | 1699 | |
| 1891 | 604 | 94154 | 1091 | 163659 | 914 | 249317 | 1393 | 313334 | 130 | 25117 | 1354 | 568534 | 10 | 1782 | 6 | 1493 | 7 | 1979 | — | — | 1 | 252 | 1 | 474 |
| Итого | 5949 | 835692 | 11741 | 1573659 | 7818 | 1744685 | 12923 | 2843969 | 1739 | 322948 | 13548 | 5292306 | 120 | 16806 | 39 | 10024 | 62 | 19210 | — | — | 4 | 1788 | 29 | 13559 |

| ДВІЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО КРОНШТАДСКО-ПЕТЕРБУРГСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---------|-------|---------|------|--------|-----------|-------|------|---------|------|--------|-----------|--------|------|--------|------|-------|------------------------------|--------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|------|----------|------|-------|------|-------|------|-------|------|--|--|-------|--|--|
| ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ГОДЫ | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | | Парусныхъ | | | | | | Парусныхъ | | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | | Паровыхъ | | | | | | | | | | | | |
| | Суд. | | | Ласт. | | | Суд. | | | Ласт. | | | Суд. | | | Ласт. | | | Суд. | | | Ласт. | | | Суд. | | | Ласт. | | | Суд. | | | Ласт. | | | Суд. | | | Ласт. | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | | | | | | | |
| Всего по Крон-штадско-Петер-бургскому порту | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | | | | | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | | | | | |
| 1883 | 2576 | 584708 | 1955 | 525983 | 650 | 70161 | 50 | 6994 | 964 | 356951 | 291 | 91877 | 621 | 587525 | 255 | 10339 | 184 | 344 | 47025 | 16 | 1177 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1884 | 2607 | 570487 | 1930 | 506149 | 597 | 58807 | 57 | 6449 | 983 | 364654 | 293 | 76509 | 677 | 64068 | 264 | 14287 | 5 | 334 | 386 | 48076 | 22 | 1371 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 2467 | 536612 | 1747 | 472364 | 480 | 50886 | 32 | 3811 | 981 | 357682 | 254 | 59975 | 720 | 64248 | 285 | 13780 | 8 | 617 | 394 | 47298 | 33 | 2553 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | 2571 | 564323 | 1892 | 507798 | 501 | 59078 | 19 | 1894 | 1077 | 385578 | 295 | 61548 | 679 | 55525 | 290 | 15001 | 4 | 250 | 340 | 38840 | 45 | 2494 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1887 | 2838 | 602483 | 2001 | 536434 | 545 | 69110 | 22 | 1890 | 1095 | 374184 | 339 | 91160 | 837 | 66049 | 299 | 17800 | 27 | 1369 | 377 | 43906 | 54 | 2974 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1888 | 2510 | 581646 | 1806 | 525913 | 474 | 61384 | 28 | 4147 | 1038 | 374715 | 266 | 86557 | 704 | 55733 | 296 | 17800 | 27 | 1369 | 341 | 37833 | 46 | 3339 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1889 | 2413 | 582167 | 1755 | 527904 | 410 | 52787 | 39 | 4171 | 1143 | 425889 | 163 | 45057 | 658 | 54263 | 276 | 14434 | 7 | 410 | 339 | 36378 | 36 | 3041 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | 2241 | 546610 | 1565 | 487892 | 351 | 44853 | 16 | 2338 | 1068 | 403785 | 130 | 36916 | 576 | 58718 | 274 | 14434 | 7 | 410 | 348 | 39296 | 52 | 5145 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1891 | 2163 | 552344 | 1568 | 496952 | 326 | 46441 | 28 | 2310 | 1027 | 399332 | 187 | 48869 | 595 | 55392 | 233 | 12471 | 1 | 60 | 325 | 39900 | 36 | 3661 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | 22386 | 5121380 | 16219 | 4587659 | 4334 | 513517 | 291 | 33794 | 9376 | 3442780 | 2128 | 597568 | 6167 | 533721 | 2552 | 125826 | 81 | 4348 | 3194 | 377832 | 340 | 25695 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ошло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | | | | | |
| 1883 | 2694 | 597670 | 1979 | 527473 | 623 | 60555 | 104 | 18302 | 1140 | 404251 | 112 | 44401 | 715 | 70197 | 240 | 11720 | 82 | 4624 | 378 | 50450 | 15 | 3403 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1884 | 2829 | 577106 | 1968 | 509494 | 625 | 58048 | 63 | 10187 | 1148 | 389552 | 132 | 51707 | 861 | 67612 | 392 | 14830 | 94 | 3263 | 394 | 49108 | 11 | 440 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | 2739 | 539288 | 1760 | 472951 | 507 | 51729 | 27 | 4859 | 1070 | 349765 | 156 | 66162 | 979 | 67037 | 504 | 18314 | 96 | 4315 | 372 | 43601 | 7 | 780 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | 2972 | 575632 | 1822 | 496085 | 496 | 53005 | 47 | 8957 | 1126 | 366176 | 163 | 67947 | 1150 | 79347 | 538 | 19068 | 151 | 7183 | 445 | 52900 | 16 | 396 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1887 | 3194 | 610889 | 1927 | 523037 | 515 | 58602 | 53 | 12046 | 1147 | 397299 | 106 | 83771 | 1267 | 78932 | 522 | 17907 | 201 | 10201 | 468 | 57192 | 43 | 2652 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1888 | 2844 | 588816 | 1737 | 510343 | 509 | 59881 | 33 | 7937 | 1089 | 399499 | 126 | 45226 | 1107 | 78473 | 458 | 14242 | 157 | 6244 | 464 | 55089 | 28 | 2899 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1889 | 2803 | 594333 | 1691 | 514493 | 441 | 51394 | 44 | 9509 | 943 | 341358 | 263 | 112332 | 1112 | 79840 | 511 | 16717 | 131 | 6661 | 461 | 56034 | 9 | 428 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | 2503 | 552347 | 1435 | 464233 | 336 | 39690 | 28 | 6450 | 819 | 305220 | 252 | 112873 | 1088 | 88114 | 411 | 13986 | 143 | 8780 | 490 | 60186 | 24 | 5162 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1891 | 2351 | 556337 | 1478 | 479642 | 312 | 37958 | 39 | 9933 | 895 | 325108 | 232 | 106643 | 873 | 76715 | 316 | 11159 | 123 | 7845 | 405 | 51479 | 29 | 6232 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | 24929 | 5192538 | 15797 | 4497051 | 4354 | 470862 | 444 | 87916 | 9377 | 3247311 | 1622 | 609062 | 9132 | 695487 | 3892 | 137943 | 1181 | 59116 | 3877 | 476036 | 182 | 22392 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Италянскій | | Австрийскій | | Испанскій | | Бельгийскій | | Соединен. штатовъ | | Другія государства | |
|--------|---------|--------|-----------------------|--------|---------|--------|------------|--------|-------------|-------|------------|---------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|-------------|-------|-------------------|-------|--------------------|-----|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | | |
| | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | |
| 1883 | 103 | 14365 | 339 | 54804 | 261 | 55697 | 428 | 87198 | 62 | 12335 | 744 | 298692 | 8 | 689 | 4 | 522 | 6 | 1741 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 93 | 13991 | 349 | 43991 | 305 | 61756 | 474 | 100257 | 64 | 12343 | 632 | 264434 | 5 | 400 | 4 | 902 | 4 | 745 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 112 | 19321 | 361 | 53065 | 289 | 70584 | 355 | 75673 | 43 | 9698 | 574 | 242938 | 10 | 762 | — | — | 1 | 333 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1886 | 188 | 31464 | 445 | 63751 | 271 | 70844 | 356 | 74597 | 43 | 11584 | 580 | 251853 | 2 | 183 | — | — | 5 | 1686 | — | — | — | — | — | 5 | 274 | |
| 1887 | 207 | 33425 | 464 | 67103 | 274 | 72298 | 345 | 76625 | 49 | 11470 | 647 | 270263 | 2 | 125 | 4 | 1216 | 4 | 808 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1888 | 194 | 31128 | 373 | 61362 | 253 | 59995 | 285 | 72831 | 46 | 11510 | 646 | 285363 | 4 | 1585 | 1 | 309 | 2 | 415 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 204 | 36029 | 342 | 53929 | 231 | 63765 | 242 | 58987 | 43 | 10569 | 668 | 298132 | 11 | 1680 | 4 | 1051 | 4 | 895 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 217 | 40865 | 250 | 41743 | 206 | 60077 | 255 | 62989 | 38 | 9038 | 594 | 2971638 | 2 | 188 | 3 | 756 | 7 | 1979 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 200 | 39643 | 330 | 61411 | 213 | 61261 | 212 | 54499 | 32 | 8249 | 564 | 267304 | 6 | 1235 | 3 | 628 | — | 1 | 785 | — | — | — | — | — | — | |
| Итого | 1518 | 262231 | 3253 | 506759 | 2303 | 576277 | 2952 | 663526 | 422 | 96786 | 5649 | 2450517 | 50 | 6847 | 21 | 5384 | 31 | 8602 | 13 | 7229 | 1 | 535 | 1 | 252 | 5 | 274 |
| Ошло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | |
| 1883 | 125 | 15218 | 338 | 54805 | 261 | 55697 | 430 | 87458 | 63 | 12651 | 744 | 298692 | 8 | 689 | 4 | 522 | 6 | 1741 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 132 | 19077 | 348 | 43980 | 305 | 61756 | 474 | 100257 | 64 | 12343 | 632 | 264434 | 5 | 400 | 4 | 902 | 4 | 745 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 130 | 21095 | 357 | 51267 | 289 | 70584 | 355 | 75673 | 44 | 9599 | 574 | 242938 | 10 | 762 | — | — | 1 | 333 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1886 | 116 | 18942 | 446 | 64312 | 271 | 70844 | 357 | 74845 | 43 | 11584 | 580 | 251853 | 2 | 183 | — | — | 5 | 1686 | — | — | — | — | — | 5 | 274 | |
| 1887 | 140 | 21272 | 461 | 66595 | 271 | 71835 | 345 | 76625 | 48 | 11197 | 647 | 270263 | 2 | 125 | 4 | 1216 | 4 | 808 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1888 | 127 | 16259 | 367 | 59925 | 256 | 60458 | 285 | 72831 | 47 | 11783 | 646 | 285363 | 4 | 1585 | 1 | 309 | 2 | 415 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 139 | 22031 | 343 | 54516 | 231 | 63765 | 242 | 58987 | 43 | 10569 | 668 | 298132 | 11 | 1680 | 4 | 1051 | 4 | 895 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 97 | 18761 | 239 | 39974 | 206 | 60077 | 256 | 62903 | 38 | 9038 | 594 | 2971638 | 2 | 188 | 1 | 628 | — | 1 | 474 | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 114 | 22969 | 327 | 60790 | 213 | 61261 | 212 | 54429 | 32 | 8249 | 563 | 267189 | 6 | 1235 | 3 | 756 | 7 | 1979 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого | 1120 | 175624 | 3226 | 501764 | 2303 | 576277 | 2956 | 664308 | 422 | 97013 | 5648 | 2450502 | 50 | 6847 | 21 | 5384 | 31 | 8602 | 13 | 7229 | 1 | 535 | 1 | 252 | 5 | 274 |

| ДВНЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ГАПСАЛЬСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--------|------------------------|-------|----------|-------|----------|-------|----------|
| ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
| Годы | Всего по Гапсальскому порту | | Въ заграничн. плаваніи | | Паровыхъ | | Паровыхъ | | Паровыхъ |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 207 | 25938 | 3 | 412 | — | — | — | — | 50 |
| 1884 | 241 | 24053 | 4 | 489 | — | — | — | — | 66 |
| 1885 | 221 | 24843 | — | — | — | — | — | — | 72 |
| 1886 | 231 | 25205 | — | — | — | — | — | — | 15 |
| 1887 | 233 | 25150 | 4 | 157 | 3 | 46 | — | — | 21 |
| 1888 | 219 | 24605 | 5 | 193 | 4 | 128 | — | — | 22 |
| 1889 | 221 | 22855 | 15 | — | 1 | 15 | — | — | 19 |
| 1890 | 210 | 24923 | 2 | 138 | 1 | 123 | — | — | 17 |
| 1891 | 207 | 24378 | 4 | 188 | 10 | 87 | 1 | 91 | 25 |
| Итого | 1990 | 218930 | 30 | 1766 | 13 | 387 | 1 | 91 | 302 |
| Отшло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 203 | 22868 | 3 | 412 | — | — | — | — | 67 |
| 1884 | 240 | 24089 | 4 | 489 | — | — | — | — | 110 |
| 1885 | 223 | 24878 | — | — | — | — | — | — | 118 |
| 1886 | 220 | 25164 | 4 | 157 | 3 | 141 | — | — | 29 |
| 1887 | 233 | 25147 | 5 | 193 | 4 | 128 | — | — | 87 |
| 1888 | 219 | 24606 | 15 | — | 1 | 15 | — | — | 53 |
| 1889 | 224 | 22910 | 2 | 138 | 1 | 123 | — | — | 81 |
| 1890 | 207 | 24876 | 4 | 188 | 2 | 87 | 1 | 91 | 50 |
| 1891 | 209 | 24392 | 7 | 174 | 4 | 86 | — | — | 91 |
| Итого | 1987 | 218930 | 30 | 1766 | 13 | 347 | 1 | 91 | 371 |

| ПОДЪ КАКИМЪ ФЛАГАМЪ ПРИШЛИ СУДА | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|--------------------|
| Годы | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Другія государства |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 1 | 107 | — | — | 2 | 305 | — | — | — |
| 1884 | 1 | 158 | — | 198 | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | 111 | — | — | 3 | 46 | — |
| 1887 | — | — | — | — | 3 | 163 | 2 | 30 | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 | — |
| 1889 | — | — | — | 123 | — | — | 1 | 15 | — |
| 1890 | 1 | 10 | — | — | 1 | 91 | 1 | 15 | — |
| 1891 | 2 | 20 | — | 105 | — | — | 3 | 48 | — |
| Итого | 5 | 295 | 7 | 610 | 6 | 559 | 11 | 169 | — |
| Отшло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | — | — | 1 | 107 | 2 | 305 | — | — | — |
| 1884 | 1 | 158 | — | 198 | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | 111 | — | — | 3 | 46 | — |
| 1887 | — | — | — | — | 3 | 163 | 2 | 30 | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 | — |
| 1889 | — | — | — | 123 | — | — | 1 | 15 | — |
| 1890 | 1 | 10 | — | — | 1 | 91 | 1 | 15 | — |
| 1891 | 2 | 20 | — | 106 | — | — | 3 | 48 | — |
| Итого | 4 | 188 | 8 | 717 | 6 | 559 | 11 | 169 | — |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ВЕРДЕРСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАВТОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------|-------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|------------------------------|-------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|
| | Итого по Вердерскому порту | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 10 | 555 | 2 | 273 | 1 | 101 | — | — | — | — | 8 | 282 | — | — | — | 2 | 120 | 8 | 282 | — |
| 1884 | 9 | 539 | 2 | 247 | — | — | — | — | — | — | 7 | 312 | — | — | — | 4 | 130 | 5 | 192 | — |
| 1885 | 14 | 504 | 3 | 109 | — | — | — | — | — | — | 13 | 395 | — | — | — | 5 | 73 | 9 | 324 | — |
| 1886 | 13 | 460 | 2 | 1 | — | — | — | — | — | — | 12 | 280 | — | — | — | 5 | 73 | 7 | 207 | — |
| 1887 | 15 | 341 | 4 | 41 | — | — | — | — | — | — | 13 | 300 | — | — | — | 5 | 118 | 8 | 182 | — |
| 1888 | 31 | 988 | 6 | 365 | — | — | — | — | — | — | 25 | 623 | — | — | — | 11 | 252 | 14 | 371 | — |
| 1889 | 17 | 751 | 4 | 396 | — | — | — | — | — | — | 13 | 355 | — | — | — | 6 | 158 | 7 | 197 | — |
| 1890 | 30 | 653 | 4 | 302 | — | — | — | — | — | — | 16 | 351 | — | — | — | 10 | 180 | 6 | 171 | — |
| 1891 | 21 | 771 | 2 | 297 | — | — | — | — | — | — | 19 | 474 | — | — | — | 10 | 227 | 9 | 247 | — |
| Итого | 152 | 5582 | 26 | 2210 | 2 | 190 | 13 | 567 | 1 | 146 | 10 | 1307 | — | — | — | 53 | 1199 | 73 | 2173 | — |
| Отомло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 4 | 299 | 2 | 273 | — | — | — | — | — | — | 2 | 26 | — | — | — | 2 | 26 | — | — | — |
| 1884 | 14 | 567 | 2 | 247 | — | — | — | — | — | — | 12 | 630 | — | — | — | 4 | 133 | 8 | 487 | — |
| 1885 | 15 | 567 | 1 | 109 | — | — | — | — | — | — | 14 | 458 | — | — | — | 6 | 119 | 8 | 339 | — |
| 1886 | 12 | 274 | 1 | 11 | — | — | — | — | — | — | 11 | 263 | — | — | — | 5 | 70 | 6 | 193 | — |
| 1887 | 18 | 527 | 2 | 41 | — | — | — | — | — | — | 16 | 486 | — | — | — | 3 | 56 | 13 | 430 | — |
| 1888 | 31 | 889 | 3 | 176 | — | — | — | — | — | — | 28 | 713 | — | — | — | 6 | 89 | 22 | 624 | — |
| 1889 | 15 | 693 | 3 | 348 | — | — | — | — | — | — | 12 | 345 | — | — | — | 4 | 48 | 8 | 297 | — |
| 1890 | 11 | 441 | 4 | 302 | — | — | — | — | — | — | 7 | 139 | — | — | — | 3 | 50 | 4 | 89 | — |
| 1891 | 7 | 410 | 1 | 245 | — | — | — | — | — | — | 6 | 165 | — | — | — | 3 | 72 | 3 | 93 | — |
| Итого | 127 | 4967 | 19 | 1752 | 3 | 43 | 5 | 256 | 8 | 1154 | 3 | 299 | — | — | — | 36 | 663 | 72 | 2552 | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|---------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Притоко | 2 | 273 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 1 | 101 | 1 | 146 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 1 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 3 | 180 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 3 | 189 | 1 | 144 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 1 | 48 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 12 | 952 | 2 | 290 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 12 | 952 | 2 | 290 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отомло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 2 | 273 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 1 | 101 | 1 | 146 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 1 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 1 | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | 1 | 144 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 5 | 494 | 2 | 290 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

| ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО АРЕНБУРГСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|--------|----------------------------|-------|-----------|-------|----------|-------|-------------|
| ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | |
| ГОДЫ | Всего по Аренбургскому порту | | Въ загранич. плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | И паровыхъ |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 168 | 18840 | 4 | 108 | — | — | — | — | Съ балласт. |
| 1884 | 168 | 21580 | 2 | 109 | — | — | — | — | Суд. |
| 1885 | 172 | 22780 | — | — | — | — | — | — | Ласт. |
| 1886 | 164 | 22505 | — | — | — | — | — | — | Съ балласт. |
| 1887 | 163 | 22396 | 1 | 55 | — | — | — | — | Суд. |
| 1888 | 160 | 22179 | 4 | 233 | — | — | — | — | Ласт. |
| 1889 | 165 | 20994 | 3 | 219 | — | — | — | — | Съ балласт. |
| 1890 | 179 | 23923 | 1 | 14 | — | — | — | — | Суд. |
| 1891 | 169 | 22894 | 5 | 297 | — | — | — | — | Ласт. |
| Итого | 1308 | 198091 | 20 | 1125 | — | — | — | — | Съ балласт. |
| Отшло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 162 | 18696 | — | — | — | — | — | — | Ласт. |
| 1884 | 171 | 21615 | 2 | 109 | — | — | — | — | Съ балласт. |
| 1885 | 173 | 22831 | — | — | — | — | — | — | Суд. |
| 1886 | 160 | 22377 | — | — | — | — | — | — | Ласт. |
| 1887 | 165 | 22426 | 2 | 132 | — | — | — | — | Съ балласт. |
| 1888 | 162 | 22265 | 4 | 233 | — | — | — | — | Суд. |
| 1889 | 164 | 20903 | 2 | 130 | — | — | — | — | Ласт. |
| 1890 | 179 | 24009 | — | — | — | — | — | — | Съ балласт. |
| 1891 | 166 | 22752 | 3 | 171 | — | — | — | — | Суд. |
| Итого | 1502 | 197874 | 17 | 973 | — | — | — | — | Ласт. |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Горманский | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Италянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | — | — | 4 | 198 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | 2 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | 1 | 55 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 3 | 188 | — | — | — | — | 1 | 45 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 1 | 89 | — | — | 2 | 130 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 4 | 114 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 9 | 358 | 7 | 362 | 3 | 269 | 1 | 45 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отшло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | — | — | 4 | 198 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | 2 | 103 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 1 | 77 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 3 | 188 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 2 | 32 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 6 | 297 | 7 | 362 | 3 | 269 | 1 | 45 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ДВІЖЕНІЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО РИЖСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

Годы

Прито

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

Итого

Орешко

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

Итого

Орешко

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

Итого

Орешко

1883

Годы

Прито

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

Итого

Орешко

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

Итого

Орешко

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

Итого

Орешко

1883

| ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ЛИБАВСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------|--------|-------------------------|--------|-------------|---------|-------|
| ВЪ ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | | | |
| Годы | Всего по либавскому порту | | Въ заграничн. | | Парусныхъ | | Въ каботажномъ плаваніи | | Парусныхъ | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 1812 | 274204 | 1573 | 264287 | 167 | 11039 | 137 | 8867 | 402 | 83930 | |
| 1883 | 1769 | 233338 | 1416 | 236993 | 117 | 7747 | 102 | 5514 | 400 | 85591 | |
| 1884 | 1885 | 1696 | 227867 | 1292 | 208850 | 135 | 7810 | 83 | 4342 | 392 | 86310 |
| 1886 | 1268 | 177877 | 938 | 161687 | 137 | 9755 | 37 | 1824 | 345 | 72318 | |
| 1887 | 1568 | 245201 | 1285 | 229109 | 124 | 9552 | 67 | 4708 | 352 | 67124 | |
| 1888 | 1264 | 376189 | 1896 | 361631 | 151 | 13023 | 163 | 9105 | 440 | 91968 | |
| 1889 | 1969 | 372197 | 1604 | 306980 | 103 | 9762 | 96 | 4541 | 516 | 109999 | |
| 1890 | 1875 | 391545 | 1400 | 266033 | 104 | 6896 | 30 | 1409 | 480 | 92550 | |
| 1891 | 1933 | 311445 | 1332 | 281421 | 80 | 6766 | 34 | 1942 | 470 | 101173 | |
| Итого | 16054 | 2485063 | 12736 | 2317301 | 1117 | 82350 | 749 | 42452 | 3777 | 790983 | |
| Отшло | 1817 | 273759 | 1579 | 264169 | 273 | 18052 | 41 | 3306 | 1298 | 237117 | |
| 1883 | 1870 | 257653 | 1445 | 242953 | 207 | 13573 | 13 | 751 | 1178 | 271449 | |
| 1884 | 1885 | 1683 | 225802 | 1295 | 208111 | 175 | 9869 | 50 | 17766 | 69 | 17310 |
| 1886 | 1286 | 180492 | 936 | 164365 | 128 | 7717 | 49 | 3855 | 732 | 142566 | |
| 1887 | 1535 | 235333 | 1256 | 220088 | 171 | 12396 | 23 | 1743 | 1025 | 197580 | |
| 1888 | 2155 | 375762 | 1888 | 369013 | 272 | 18707 | 35 | 2915 | 1537 | 393418 | |
| 1889 | 2016 | 336942 | 1622 | 313699 | 118 | 10355 | 28 | 3163 | 1371 | 286006 | |
| 1890 | 1876 | 292103 | 1391 | 264566 | 118 | 6943 | 21 | 2313 | 1212 | 246867 | |
| 1891 | 1939 | 311662 | 1316 | 280334 | 84 | 5451 | 17 | 1576 | 1163 | 282091 | |
| Итого | 16071 | 2489608 | 12748 | 2319198 | 1596 | 103063 | 277 | 23188 | 10457 | 2096890 | |
| ПОДЪ Б. А. К. И. И. Ф. Л. А. Г. А. М. И. П. Р. И. Ш. Л. И. И. О. Т. О. Ш. Л. И. С. У. Д. А. | | | | | | | | | | | |
| Годы | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 96 | 9692 | 437 | 49794 | 282 | 51445 | 560 | 97056 | 17 | 3417 | |
| 1883 | 46 | 4817 | 409 | 47734 | 287 | 53039 | 510 | 88591 | 7 | 979 | |
| 1884 | 30 | 3060 | 448 | 54567 | 268 | 44696 | 398 | 66330 | 8 | 2056 | |
| 1885 | 37 | 4023 | 293 | 35636 | 200 | 40394 | 278 | 47347 | 2 | 748 | |
| 1886 | 65 | 6590 | 384 | 50965 | 211 | 35791 | 455 | 84313 | 10 | 2404 | |
| 1887 | 55 | 5590 | 384 | 50965 | 211 | 35791 | 455 | 84313 | 10 | 2404 | |
| 1888 | 104 | 15904 | 517 | 65020 | 330 | 54507 | 563 | 113587 | 6 | 1487 | |
| 1889 | 96 | 18286 | 400 | 47765 | 280 | 55022 | 594 | 122265 | 4 | 614 | |
| 1890 | 57 | 10778 | 392 | 46218 | 285 | 59193 | 500 | 102074 | 5 | 1027 | |
| 1891 | 90 | 14142 | 312 | 40026 | 314 | 84274 | 464 | 148975 | 4 | 1317 | |
| Итого | 611 | 87292 | 3592 | 437725 | 2471 | 478561 | 4422 | 819828 | 63 | 14049 | |
| Отшло | 112 | 11392 | 434 | 49354 | 284 | 52246 | 554 | 96344 | 16 | 2700 | |
| 1883 | 54 | 5543 | 412 | 48732 | 291 | 54288 | 524 | 89436 | 8 | 1659 | |
| 1884 | 39 | 4090 | 444 | 53895 | 268 | 44736 | 397 | 65804 | 8 | 2056 | |
| 1885 | 46 | 4507 | 296 | 36195 | 202 | 41089 | 284 | 49071 | 9 | 748 | |
| 1886 | 61 | 6398 | 373 | 49210 | 208 | 34859 | 444 | 81076 | 9 | 2179 | |
| 1887 | 91 | 14945 | 524 | 65676 | 329 | 53769 | 566 | 114888 | 6 | 1605 | |
| 1888 | 88 | 16710 | 402 | 47911 | 291 | 55512 | 599 | 123396 | 4 | 614 | |
| 1889 | 50 | 9262 | 393 | 46503 | 285 | 59641 | 500 | 102079 | 5 | 1027 | |
| 1890 | 74 | 12723 | 309 | 39841 | 318 | 83703 | 465 | 97184 | 4 | 1317 | |
| 1891 | 615 | 86070 | 3587 | 437617 | 2476 | 479903 | 4333 | 819668 | 61 | 13905 | |
| Итого | 615 | 86070 | 3587 | 437617 | 2476 | 479903 | 4333 | 819668 | 61 | 13905 | |
| ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | | | |
| Годы | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1883 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1884 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1885 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1886 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1887 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1888 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1889 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1890 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| 1891 | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| Итого | 49 | 4537 | 7 | 160 | 173 | 4776 | 10 | 444 | 239 | 9917 | |
| Отшло | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1883 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1884 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1885 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1886 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1887 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1888 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1889 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1890 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| 1891 | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |
| Итого | 46 | 4251 | 3 | 111 | 87 | 2626 | 102 | 2602 | 328 | 4590 | |

ДВНЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ЧЕРНОМУ МОРЮ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ — ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

| Годы | Всего по Чер- ному морю | | | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | П а р о в ы хъ | | | | | | |
|--------|-----------------------------------|----------|-------|--------------------------|-------|--------|----------------|---------|-------|---------------------------------|-------|---------|------------------|----------|-------|----------------|-------|---------|-------|----------|-------|---------|
| | Изъ загранич- на плаванія было | | | П а р у с н ы хъ | | | П а р о в ы хъ | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | П а р у с н ы хъ | | | П а р о в ы хъ | | | | | | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | | | |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 24381 | 3409818 | 4502 | 1266075 | 531 | 35656 | 1035 | 112889 | 1224 | 528162 | 1712 | 619308 | 19879 | 2113743 | 4852 | 163158 | 3692 | 89740 | 9103 | 1457578 | 3262 | 403267 |
| 1884 | 26042 | 3709269 | 4824 | 1365429 | 593 | 43552 | 1191 | 117192 | 1257 | 577307 | 1576 | 627378 | 21418 | 2358540 | 5243 | 175167 | 2870 | 92252 | 9537 | 1570865 | 3768 | 498556 |
| 1885 | 28133 | 4045576 | 5016 | 1504708 | 583 | 48967 | 1337 | 144483 | 1279 | 623279 | 1837 | 768979 | 23117 | 2451068 | 5590 | 176641 | 3421 | 107735 | 10396 | 1750730 | 3710 | 415662 |
| 1886 | 25664 | 4085576 | 4483 | 1505440 | 545 | 50720 | 1172 | 126931 | 1244 | 628216 | 1520 | 699573 | 21181 | 2580136 | 4685 | 152264 | 2744 | 87449 | 10910 | 1879454 | 3842 | 440969 |
| 1887 | 25775 | 4394274 | 5434 | 1868601 | 477 | 35604 | 1577 | 169071 | 991 | 485534 | 2391 | 1196352 | 20341 | 2607673 | 4511 | 148403 | 2699 | 94578 | 9899 | 1919903 | 3232 | 447789 |
| 1888 | 27450 | 5368293 | 6278 | 2314826 | 441 | 35035 | 1682 | 162875 | 1123 | 545332 | 2062 | 1601584 | 21172 | 3024167 | 4161 | 138006 | 2599 | 93695 | 10437 | 2160454 | 3975 | 632012 |
| 1889 | 28663 | 5482284 | 5928 | 2175127 | 611 | 41274 | 1114 | 117160 | 1141 | 568949 | 2762 | 1470648 | 23717 | 3753362 | 4748 | 153273 | 2643 | 96899 | 12219 | 9908754 | 4107 | 694436 |
| 1890 | 28528 | 5899031 | 4811 | 2144669 | 485 | 36812 | 875 | 99163 | 956 | 551005 | 2495 | 1470648 | 23794 | 4017877 | 4546 | 153033 | 2556 | 97872 | 12632 | 2996162 | 4060 | 770810 |
| 1891 | 28308 | 5950043 | 4514 | 1932166 | 414 | 32167 | 949 | 93727 | 983 | 551903 | 2168 | 1254367 | 23794 | 4017877 | 4546 | 153033 | 2556 | 97872 | 12632 | 2996162 | 4060 | 770810 |
| Итого | 242944 | 42433064 | 45290 | 16245041 | 4649 | 359787 | 10919 | 1137491 | 10198 | 5061670 | 19524 | 9580093 | 197654 | 26139023 | 43460 | 1247773 | 24916 | 6856586 | 96433 | 18979160 | 32848 | 4932502 |
| Остало | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 24242 | 3376755 | 4363 | 1263012 | 1243 | 128161 | 240 | 16620 | 2096 | 550469 | 784 | 167762 | 19679 | 2113743 | 4852 | 163156 | 2692 | 89740 | 9103 | 1457578 | 3262 | 403267 |
| 1884 | 26025 | 3705650 | 4907 | 1368810 | 1474 | 140091 | 293 | 19521 | 2181 | 1040342 | 659 | 188516 | 21418 | 2358540 | 5243 | 175167 | 2870 | 92252 | 9537 | 1570865 | 3768 | 498556 |
| 1885 | 28121 | 4037216 | 5004 | 1386048 | 1708 | 179161 | 297 | 14481 | 2519 | 1261196 | 580 | 131210 | 23117 | 2451068 | 5590 | 176641 | 3421 | 107735 | 10396 | 1750730 | 3710 | 415662 |
| 1886 | 25602 | 4081587 | 4481 | 1507451 | 1447 | 151532 | 262 | 23110 | 1273 | 1167751 | 579 | 1495058 | 21181 | 2580136 | 4685 | 152263 | 2744 | 87449 | 10910 | 1879454 | 3842 | 440969 |
| 1887 | 26073 | 4308410 | 5375 | 1858053 | 1786 | 187028 | 259 | 17957 | 2759 | 1482806 | 471 | 200922 | 20904 | 2600102 | 4320 | 152503 | 2769 | 93808 | 10528 | 1896269 | 2387 | 457522 |
| 1888 | 27464 | 5308227 | 6227 | 2335223 | 1764 | 181847 | 295 | 15497 | 3355 | 1908555 | 599 | 203924 | 21171 | 30331101 | 4276 | 1435556 | 2539 | 97434 | 11477 | 2164908 | 9870 | 635113 |
| 1889 | 28425 | 5302275 | 5927 | 2202659 | 1370 | 138942 | 350 | 20417 | 3387 | 1860290 | 663 | 186990 | 23755 | 3295736 | 5135 | 169745 | 2740 | 91959 | 11987 | 2358810 | 3943 | 475222 |
| 1890 | 28358 | 5881219 | 4904 | 2130599 | 1094 | 117445 | 241 | 15548 | 3198 | 18669237 | 927 | 137089 | 23598 | 3750820 | 4668 | 154162 | 2726 | 95457 | 12365 | 23885925 | 3249 | 766003 |
| 1891 | 28117 | 5944221 | 4513 | 1938040 | 1082 | 110580 | 277 | 15118 | 2903 | 16796931 | 439 | 132631 | 23504 | 4006381 | 4563 | 156407 | 2538 | 94883 | 12393 | 28865825 | 3810 | 8905546 |
| Итого | 241927 | 42350502 | 45000 | 16193773 | 42968 | 329087 | 2418 | 158169 | 24883 | 131878637 | 2351 | 1519182 | 196927 | 26165771 | 43532 | 14438093 | 25009 | 8407 | 99736 | 18671627 | 38650 | 5202480 |

ОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ

| ГОДЫ Принято | Русский | | Шведский в Норвежск | | Датский | | Германск | | Гол- ландск | | Английск | | Француз- ский | | Италян- ский | | Австрийск | | Бельгий- ский | | Турецк | | Греческ | | Румын- ск | | Бол- гарск | | Другия государ. | | |
|-----------------|---------|---------|------------------------|--------|---------|--------|----------|--------|----------------|-------|----------|---------|------------------|--------|-----------------|--------|-----------|---------|------------------|--------|--------|--------|---------|----------|--------------|-------|---------------|-------|--------------------|--------|----|
| | Суд. | Ласт. | С. | Ласт. | С. | Ласт. | С. | Ласт. | С. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | С. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | С. | Ласт. | С. | Ласт. | | | |
| 1883 | 377 | 127451 | 25 | 12634 | 8 | 4010 | 55 | 17111 | 1 | 481 | 1331 | 692896 | 87 | 50570 | 195 | 52287 | 878 | 181644 | 20 | 12128 | 531 | 26342 | 795 | 114405 | 102 | 3016 | 15 | 997 | 2 | 103 | |
| 1884 | 416 | 150080 | 32 | 14216 | 19 | 8901 | 55 | 27059 | 2 | 781 | 1373 | 700551 | 129 | 94350 | 175 | 47853 | 855 | 187220 | 20 | 5681 | 657 | 17672 | 886 | 129567 | 7 | 315 | 8 | 588 | — | — | |
| 1885 | 468 | 157958 | 51 | 20324 | 15 | 7903 | 56 | 27607 | 1 | 391 | 1649 | 871975 | 129 | 94350 | 243 | 72224 | 774 | 168646 | 23 | 12963 | 588 | 14451 | 971 | 124557 | 23 | 1182 | 2 | 40 | 1 | 153 | |
| 1886 | 442 | 161170 | 64 | 26976 | 11 | 4818 | 41 | 18972 | — | — | 1497 | 705721 | 138 | 96431 | 254 | 69429 | 632 | 173455 | 23 | 13858 | 637 | 19423 | 757 | 132311 | 5 | 573 | 4 | 88 | 8 | 2136 | |
| 1887 | 461 | 162870 | 68 | 32076 | 14 | 9069 | 54 | 23426 | 4 | 856 | 1649 | 779124 | 136 | 96431 | 240 | 69429 | 671 | 198775 | 29 | 18212 | 801 | 23155 | 983 | 167549 | 6 | 398 | 4 | 183 | 10 | 2162 | |
| 1888 | 460 | 170233 | 120 | 61351 | 27 | 10370 | 72 | 36666 | 62 | 15390 | 2582 | 1456088 | 126 | 86530 | 300 | 98209 | 607 | 186754 | 26 | 17186 | 830 | 32596 | 1046 | 174365 | 12 | 800 | 3 | 55 | 29 | 7033 | |
| 1889 | 426 | 166237 | 127 | 69041 | 55 | 30300 | 71 | 36666 | 101 | 405 | 2275 | 1317345 | 114 | 82328 | 190 | 74701 | 637 | 175550 | 24 | 16314 | 741 | 31083 | 869 | 156036 | 5 | 3415 | 4 | 70 | 11 | 2794 | |
| 1889 | 405 | 181623 | 158 | 89155 | 55 | 31164 | 77 | 44963 | 3 | 1623 | 1849 | 1321071 | 149 | 97255 | 304 | 96643 | 207 | 107550 | 21 | 13830 | 608 | 23461 | 708 | 134089 | — | — | — | — | 12 | 2242 | |
| 1891 | 406 | 183117 | 124 | 71871 | 72 | 41676 | 65 | 33424 | 1 | 490 | 1840 | 1110928 | 160 | 10375 | 221 | 105496 | 206 | 97428 | 17 | 11076 | 698 | 26344 | 697 | 146830 | — | — | — | — | 18 | 5615 | |
| Итого | 3881 | 1450748 | 769 | 397644 | 280 | 153031 | 556 | 278698 | 15 | 6617 | 16756 | 6334589 | 1185 | 779112 | 2023 | 685968 | 5530 | 147022 | 193 | 121248 | 4079 | 293443 | 7712 | 1296682 | 207 | 9743 | 40 | 2021 | 84 | 222338 | |
| Ошлаго | 1863 | 344 | 121939 | 24 | 12223 | 8 | 3965 | 54 | 17144 | 1 | 481 | 1415 | 679666 | 71 | 42679 | 196 | 52921 | 874 | 180398 | 23 | 138653 | 474 | 25253 | 781 | 111148 | 102 | 3016 | 15 | 997 | 1 | 27 |
| 1884 | 404 | 149405 | 31 | 13706 | 18 | 8402 | 55 | 27221 | 2 | 781 | 1383 | 707492 | 129 | 74258 | 172 | 46952 | 850 | 186295 | 9 | 5351 | 653 | 17264 | 887 | 139094 | 6 | 296 | 8 | 588 | — | — | |
| 1885 | 474 | 160740 | 51 | 20328 | 17 | 9267 | 52 | 25044 | 1 | 391 | 1637 | 864862 | 129 | 93640 | 238 | 70834 | 777 | 169229 | 22 | 12742 | 590 | 14548 | 974 | 142648 | 23 | 1182 | 2 | 40 | 1 | 153 | |
| 1886 | 446 | 163613 | 64 | 26954 | 11 | 4814 | 42 | 24197 | — | — | 1474 | 787107 | 134 | 94665 | 253 | 69310 | 630 | 172950 | 24 | 14370 | 637 | 193976 | 750 | 132682 | 4 | 426 | 4 | 88 | 8 | 2136 | |
| 1887 | 452 | 162076 | 66 | 31811 | 19 | 9556 | 55 | 24197 | 2 | 801 | 1904 | 1054383 | 140 | 95655 | 241 | 68005 | 607 | 198234 | 27 | 16940 | 799 | 27976 | 977 | 165592 | 7 | 545 | 4 | 183 | 10 | 2162 | |
| 1888 | 419 | 165370 | 120 | 61288 | 26 | 10649 | 72 | 36666 | 62 | 1590 | 2575 | 1312502 | 127 | 81223 | 306 | 101243 | 632 | 187327 | 28 | 18449 | 821 | 31451 | 1043 | 174949 | 12 | 800 | 3 | 55 | 21 | 6193 | |
| 1889 | 415 | 166770 | 127 | 68015 | 56 | 30451 | 76 | 36666 | 100 | 49198 | 2193 | 1334761 | 119 | 81223 | 189 | 73835 | 637 | 176150 | 20 | 13140 | 602 | 23020 | 706 | 136292 | 50 | 3384 | 4 | 70 | 11 | 2794 | |
| 1890 | 396 | 175698 | 125 | 87691 | 53 | 30015 | 78 | 45965 | 1 | 1623 | 1749 | 1314761 | 165 | 97712 | 202 | 96413 | 228 | 107638 | 20 | 11766 | 687 | 26534 | 697 | 144023 | — | — | — | — | 13 | 2789 | |
| 1891 | 392 | 181274 | 125 | 71895 | 74 | 42825 | 65 | 33424 | 1 | 490 | 1848 | 1114744 | 161 | 101403 | 220 | 105148 | 206 | 98120 | 195 | 122946 | 6008 | 216633 | 7685 | 19292593 | 205 | 9593 | 40 | 2021 | 83 | 21871 | |
| Итого | 3722 | 1441562 | 763 | 395001 | 282 | 154244 | 553 | 277926 | 13 | 6562 | 16746 | 6323552 | 1164 | 783010 | 2027 | 684635 | 5524 | 1476400 | 193 | 122946 | 6008 | 216633 | 7685 | 19292593 | 205 | 9593 | 40 | 2021 | 83 | 21871 | |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ПОРТУРЕНИ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЦНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------|--------|-------|--------|-------|-------------|-------------|-------|-------|-------|-------------------------|-------------|-------------|-------|-------|-------------|-------------|-------|-------|--|
| | Въ загранич. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | |
| | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Съ товаровъ | Съ балласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Съ товаровъ | Съ балласт. | Суд. | Ласт. | Съ товаровъ | Съ балласт. | Суд. | Ласт. | |
| 1883 | 559 | 540 | 70872 | 10 | 534 | 46 | 4484 | 80 | 11547 | 404 | 51396 | 19 | 2911 | 1 | 31 | 18 | 2880 | — | — | |
| 1884 | 441 | 60400 | 419 | 58061 | 26 | 2513 | 54 | 7650 | 337 | 47898 | 22 | 2339 | 2 | 70 | 20 | 2269 | — | — | | |
| 1885 | 350 | 33524 | 320 | 30940 | 18 | 2282 | 34 | 3487 | 244 | 24349 | 30 | 2584 | 1 | 35 | — | 20 | 2153 | 9 | 396 | |
| 1886 | 277 | 46914 | 250 | 44261 | 1 | 112 | 16 | 981 | 36 | 6588 | 197 | 36580 | 4 | 4 | — | 22 | 2431 | 1 | 44 | |
| 1887 | 291 | 48376 | 266 | 45862 | 8 | 849 | 22 | 1536 | 44 | 8052 | 192 | 35425 | 25 | 2514 | 20 | 2220 | 1 | 27 | | |
| 1888 | 263 | 43691 | 241 | 41406 | — | — | 20 | 1774 | 38 | 4954 | 174 | 32678 | 22 | 2285 | 43 | 21 | 2242 | — | — | |
| 1889 | 346 | 47294 | 287 | 42209 | 5 | 167 | 18 | 1134 | 44 | 7423 | 220 | 33585 | 50 | 4985 | 1 | 91 | 53 | 4618 | 5 | |
| 1890 | 324 | 45564 | 258 | 37744 | — | — | 9 | 444 | 58 | 8426 | 191 | 28874 | 66 | 7820 | 4 | 60 | 7445 | 2 | 168 | |
| 1891 | 313 | 41894 | 267 | 32657 | 1 | 38 | 3 | 196 | 62 | 7543 | 201 | 24880 | 46 | 9147 | 207 | 42 | 8879 | 1 | 42 | |
| Итого | 3164 | 438439 | 2848 | 401201 | 43 | 2522 | 195 | 15344 | 450 | 67670 | 2160 | 315665 | 316 | 37238 | 1020 | 128 | 276 | 35137 | 19 | |
| Отомло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 558 | 70805 | 539 | 67894 | 43 | 4268 | 12 | 683 | 72 | 9798 | 412 | 53145 | 19 | 2911 | 1 | 31 | 18 | 2880 | — | |
| 1884 | 442 | 60467 | 420 | 58128 | 29 | 2580 | — | 80 | 11409 | 311 | 44139 | 22 | 2339 | 2 | 70 | 16 | 1776 | 4 | 493 | |
| 1885 | 350 | 33524 | 322 | 31065 | 35 | 2790 | 7 | 314 | 41 | 4798 | 239 | 23193 | 28 | 2429 | 1 | 35 | 17 | 1820 | 10 | |
| 1886 | 277 | 46914 | 253 | 44397 | 17 | 1063 | 2 | 92 | 41 | 7920 | 193 | 35292 | 24 | 2517 | 2 | 86 | 21 | 2321 | 1 | |
| 1887 | 290 | 48349 | 266 | 45862 | 30 | 2385 | — | 49 | 9573 | 187 | 33904 | 24 | 2487 | 1 | 91 | 3 | 176 | 19 | 2109 | |
| 1888 | 263 | 43691 | 242 | 41428 | 29 | 1774 | — | 39 | 8006 | 174 | 31558 | 21 | 2263 | 1 | 43 | 20 | 2220 | — | — | |
| 1889 | 345 | 47274 | 286 | 42289 | 23 | 1301 | — | 59 | 10580 | 204 | 30408 | 50 | 4985 | 1 | 91 | 44 | 3609 | 14 | 1285 | |
| 1890 | 334 | 45588 | 268 | 38068 | 9 | 444 | — | 62 | 8659 | 197 | 28865 | 66 | 7820 | 3 | 149 | 58 | 53 | 4992 | 9 | |
| 1891 | 301 | 41432 | 256 | 32286 | 2 | 123 | — | 42 | 5859 | 211 | 26266 | 45 | 9146 | 3 | 259 | 40 | 36 | 6912 | 5 | |
| Итого | 3160 | 438344 | 2852 | 401447 | 217 | 16758 | 22 | 1127 | 485 | 76892 | 2128 | 306870 | 308 | 36897 | 11 | 564 | 244 | 28639 | 44 | |

| ГОДЫ | ПОДЪ КАКНИИ ФЛАГАМИ ПРНШІИ СУДА | | | | | | | | | | Италян-скій | | Австрійскій | | Турецкій | | Греческій | | Румынскій | | Болгарскій | |
|--------|---------------------------------|------|-------|------|-------|-----------------------|-------|------|-------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|------------|------|--------------|------|------------|--|
| | Русскій | | | | | Шведскій и Норвежскій | | | | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Англійскій | | Француз-скій | | | |
| | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| 1883 | 4 | 205 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 1 | 44 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 9 | 396 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1887 | 2 | 49 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 19 | 610 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 22 | 796 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 29 | 1893 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого | 86 | 3993 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Отомло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 4 | 205 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 1 | 44 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 11 | 31 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1886 | 3 | 136 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1887 | 2 | 49 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1888 | 18 | 590 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 32 | 949 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 18 | 1893 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 90 | 4239 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |

ПОДЪ КАКМНН ФЛАГАМН ПРНШНН Н ОТОШНН СУЛА

| Годы | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Француз- скій | | Италян- скій | | Австрійскій | | Турецкій | | Греческій | | Румынскій | | Болгарскій | |
|--------|---------|-------|--------------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|------------------|-------|-----------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| | Пришло | 4 | 205 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отомло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

| ГОДЫ | ПОДЪ КАКМНН ФЛАГАМН | | | | | | | | | | ПРНШНН Н ОТОШНН СУЛА | | | | | | | | | | | |
|-------|---------------------|------|-------|------|-------|----------|------|-------|------|-------|----------------------|------|-------|------|-------|-----------|-------|--------|------|-------|------|-------|
| | Русскій | | | | | Шведскій | | | | | Датскій | | | | | Греческій | | | | | | |
| | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | |
| 1883 | 4 | 205 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 416 | 6127 | 3 | 111 | 34 | 3104 | |
| 1884 | 1 | 44 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 385 | 54668 | 21 | 2015 | 3 | 172 | |
| 1885 | 9 | 396 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 272 | 27814 | 11 | 459 | — | — | |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 233 | 42442 | 7 | 401 | 8 | 496 | |
| 1887 | 2 | 49 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 237 | 43033 | 9 | 555 | 16 | 1253 | |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 212 | 38529 | 4 | 266 | 17 | 1018 | |
| 1889 | 19 | 610 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 240 | 37395 | 5 | 167 | 16 | 942 | |
| 1890 | 22 | 796 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13 | 227 | 36154 | 2 | 114 | 3 | 110 |
| 1891 | 29 | 1893 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 233 | 29361 | 1 | 33 | 2 | 393 | |
| Итого | 86 | 3993 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 13 | 2455 | 370673 | 31 | 1647 | 143 | 10801 |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ПОРТУ ИЗМАИЛЬ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАВТОЖИОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|-----------------------------|--------|------|--------|------|-----------|------|-------|------|--------|------------------------------|--------|------|-------|------|-----------|-------|-------|-------|-------|
| | Въ заграничн. плаванія было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | 333 | 45158 | 11 | 787 | 78 | 9715 | 158 | 22582 | 86 | 12074 | 83 | 9871 | 6 | 360 | — | — | 4807 | 31 | 4704 | — |
| 1883 | 416 | 55029 | 12 | 998 | 73 | 8359 | 126 | 19483 | 43 | 7833 | 69 | 10217 | 4 | 167 | 2 | 238 | 38 | 6808 | 30 | 3732 |
| 1884 | 323 | 46890 | 22 | 977 | 106 | 12868 | 89 | 8904 | 88 | 9981 | 66 | 8876 | 5 | 202 | — | 76 | 39 | 4309 | 22 | 2385 |
| 1885 | 371 | 39556 | 20 | 1054 | 91 | 10109 | 78 | 14354 | 54 | 14152 | 72 | 7185 | 9 | 258 | — | — | 46 | 5083 | 16 | 1768 |
| 1886 | 311 | 47084 | 239 | 39869 | 16 | 1034 | 91 | 10109 | 78 | 14354 | 77 | 7421 | 14 | 579 | — | — | 40 | 4400 | 23 | 2442 |
| 1887 | 374 | 52453 | 297 | 45032 | 22 | 1101 | 141 | 16051 | 70 | 12810 | 67 | 7653 | 6 | 110 | 1 | 43 | 48 | 5280 | 12 | 1320 |
| 1888 | 315 | 45510 | 248 | 38757 | 8 | 284 | 112 | 10954 | 86 | 15922 | 106 | 9938 | 10 | 284 | — | — | 85 | 8052 | 11 | 1002 |
| 1889 | 418 | 52985 | 312 | 43647 | 68 | 3230 | 108 | 12529 | 86 | 14040 | 106 | 9938 | 10 | 284 | — | — | 85 | 8052 | 11 | 1002 |
| 1890 | 384 | 43986 | 272 | 33858 | 71 | 3116 | 54 | 4055 | 81 | 13261 | 112 | 10128 | 15 | 403 | 1 | 68 | 76 | 7707 | 20 | 1950 |
| 1891 | 359 | 48834 | 227 | 23092 | 64 | 2236 | 36 | 2197 | 79 | 9843 | 132 | 20742 | 24 | 508 | 1 | 14 | 81 | 15930 | 26 | 4290 |
| Итого | 3271 | 427297 | 2487 | 338766 | 294 | 13783 | 799 | 86837 | 853 | 131399 | 777 | 88531 | 93 | 2871 | 6 | 439 | 61648 | 186 | 23573 | — |
| Отшло | 333 | 45158 | 339 | 45494 | 84 | 9998 | 10 | 813 | 87 | 13662 | 78 | 9567 | — | — | 1 | 51 | 7008 | 18 | 2508 | — |
| 1883 | 417 | 55061 | 323 | 36673 | 81 | 8902 | 4 | 455 | 71 | 12285 | 69 | 10217 | 3 | 173 | 3 | 232 | 49 | 7840 | 14 | 4872 |
| 1884 | 323 | 46890 | 254 | 36673 | 109 | 12663 | 20 | 1258 | 67 | 8311 | 65 | 6800 | 3 | 91 | 1 | 35 | 44 | 4795 | 17 | 1552 |
| 1885 | 371 | 39556 | 206 | 39756 | 109 | 12663 | 11 | 855 | 62 | 15589 | 72 | 7185 | 4 | 143 | 6 | 191 | 57 | 6299 | 5 | 579 |
| 1886 | 311 | 47084 | 239 | 39869 | 96 | 10308 | 11 | 855 | 62 | 15589 | 77 | 7421 | 7 | 420 | 7 | 159 | 58 | 6380 | 5 | 462 |
| 1887 | 373 | 52365 | 296 | 44944 | 149 | 16543 | 13 | 521 | 55 | 13423 | 67 | 7653 | 2 | 86 | 5 | 67 | 57 | 6270 | 3 | 330 |
| 1888 | 316 | 45598 | 249 | 38845 | 115 | 11024 | 6 | 302 | 42 | 11720 | 106 | 9938 | 4 | 136 | 6 | 148 | 78 | 7334 | 18 | 1720 |
| 1889 | 415 | 52678 | 309 | 43340 | 111 | 12437 | 62 | 3015 | 46 | 12968 | 111 | 10050 | 2 | 136 | 13 | 234 | 87 | 8766 | 9 | 891 |
| 1890 | 386 | 44169 | 275 | 34119 | 58 | 4345 | 7 | 3087 | 60 | 12466 | 132 | 20742 | 8 | 252 | 17 | 270 | 101 | 18906 | 6 | 1314 |
| 1891 | 360 | 43958 | 228 | 23216 | 38 | 2359 | 63 | 2198 | 49 | 8954 | 777 | 88073 | 33 | 1460 | 59 | 1387 | 590 | 73598 | 95 | 11628 |
| Итого | 3272 | 427329 | 2495 | 339256 | 841 | 88579 | 259 | 12504 | 539 | 109288 | 856 | 128885 | 85 | 1460 | 59 | 1387 | 590 | 73598 | 95 | 11628 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Германский | | Голландский | | Английский | | Итальянский | | Австрийский | | Турецкий | | Греческий | | Румынский | | Болгарский | | Другія государства | | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|------------|-------|--------------------|-------|----|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 5 | 425 | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | 4776 | — | — | — | 214 | 31979 | 5 | 188 | 61 | 6925 | 29 | 823 | 2 | 42 | — | — |
| 1883 | 2 | 76 | — | — | — | — | — | — | — | — | 15 | 3239 | — | — | — | 171 | 26984 | 1 | 12 | 63 | 6542 | 2 | 64 | 1 | 56 | — | — |
| 1884 | 18 | 792 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 2683 | — | — | — | 171 | 19566 | 2 | 67 | 93 | 9225 | 11 | 307 | 2 | 40 | — | — |
| 1885 | 1 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 | 6949 | — | — | — | 124 | 22913 | 19 | 1068 | 69 | 8463 | 3 | 279 | 4 | 88 | — | — |
| 1886 | 2 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 5896 | — | — | — | 132 | 24306 | 39 | 2334 | 102 | 12030 | 4 | 114 | 4 | 183 | — | — |
| 1887 | 2 | 577 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 6025 | — | — | — | 120 | 21784 | 17 | 1165 | 91 | 8619 | 4 | 532 | 3 | 55 | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 24 | 8879 | — | — | — | 132 | 22741 | 12 | 617 | 89 | 8309 | 48 | 2588 | 4 | 70 | 1 | 95 |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 4754 | — | — | — | 136 | 21690 | 9 | 499 | 49 | 3782 | 63 | 2727 | 3 | 73 | — | — |
| 1890 | 3 | 220 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 3348 | — | — | — | 117 | 14761 | 2 | 98 | 39 | 5714 | 57 | 1838 | 2 | 113 | — | — |
| 1891 | 32 | 2308 | — | — | — | — | — | — | — | — | 127 | 46549 | — | — | — | 1316 | 206424 | 106 | 6048 | 656 | 66669 | 221 | 9272 | 25 | 720 | 1 | 95 |
| Итого | 32 | 2308 | — | — | — | — | — | — | — | — | 127 | 46549 | — | — | — | 1316 | 206424 | 106 | 6048 | 656 | 66669 | 221 | 9272 | 25 | 720 | 1 | 95 |
| Отшло | 11 | 761 | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | 4776 | — | — | — | 214 | 31979 | 5 | 188 | 61 | 6925 | 29 | 823 | 2 | 42 | — | — |
| 1883 | 2 | 76 | — | — | — | — | — | — | — | — | 15 | 3239 | — | — | — | 171 | 26984 | 1 | 12 | 63 | 6542 | 2 | 64 | 1 | 56 | — | — |
| 1884 | 2 | 76 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 2683 | — | — | — | 171 | 19566 | 2 | 67 | 93 | 9225 | 11 | 307 | 2 | 40 | — | — |
| 1885 | 19 | 868 | — | — | — | — | — | — | — | — | 19 | 6949 | — | — | — | 124 | 22913 | 19 | 1068 | 69 | 8463 | 3 | 279 | 4 | 88 | — | — |
| 1886 | 1 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 5896 | — | — | — | 132 | 24306 | 39 | 2334 | 101 | 12002 | 4 | 114 | 4 | 183 | — | — |
| 1887 | 2 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 6025 | — | — | — | 120 | 21784 | 17 | 1165 | 92 | 8707 | 4 | 532 | 3 | 55 | — | — |
| 1888 | 1 | 577 | — | — | — | — | — | — | — | — | 23 | 8784 | — | — | — | 132 | 22741 | 12 | 617 | 87 | 8097 | 48 | 2588 | 4 | 70 | 1 | 95 |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 23 | 8784 | — | — | — | 136 | 21690 | 9 | 499 | 50 | 3870 | 63 | 2727 | 3 | 73 | — | — |
| 1890 | 1 | 78 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 4849 | — | — | — | 117 | 14761 | 2 | 98 | 40 | 2838 | 57 | 1838 | 2 | 113 | — | — |
| 1891 | 3 | 220 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 3348 | — | — | — | 117 | 14761 | 2 | 98 | 40 | 2838 | 57 | 1838 | 2 | 113 | — | — |
| Итого | 40 | 2798 | — | — | — | — | — | — | — | — | 127 | 46549 | — | — | — | 1316 | 206424 | 106 | 6048 | 656 | 66669 | 221 | 9272 | 25 | 720 | 1 | 95 |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО НИЛЪЙСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНИИ

| ГОДЫ | Всего помя- скому порту | | Въ заграничн. | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | | Въ каботажномъ плавани было | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | | Въ каботажномъ плавани было | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------|-------|---------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|--------------------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|--------------------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
| | | | | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | </ |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Латскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Румынскій | | |
|--------|---------|-------|--------------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 2030 | — | — | — | — | 48 | 9029 | — | — | — | — | 13 | 1658 | 5 | 424 | |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 44 | 7467 | — | — | — | — | 12 | 1968 | 1 | 60 | |
| 1885 | 13 | 572 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 1459 | — | — | — | — | 53 | 7247 | — | — | — | — | 14 | 2430 | — | — | |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 3942 | — | — | — | — | 8 | 1723 | — | — | — | — | 10 | 2146 | — | — | |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 3614 | — | — | — | — | 13 | 2492 | — | — | — | — | 18 | 4398 | 1 | 137 | |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | 384 | — | — | — | 12 | 5295 | — | — | — | — | 12 | 2569 | — | — | — | 10 | 852 | 13 | 2805 | 1 | 137 |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 3892 | — | — | 2 | 348 | 5 | 789 | — | — | — | 1 | 115 | 3 | 803 | 3 | 827 |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | 1 | 633 | — | 5 | 2123 | — | — | — | — | — | 21 | 3360 | — | — | — | — | 29 | 3178 | 3 | 827 | |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 2635 | — | — | — | — | — | 1 | 137 | — | — | — | — | 7 | 427 | — | — | |
| Итого | 13 | 572 | 1 | 451 | — | — | 2 | 1017 | — | 66 | 24960 | — | — | — | 2 | 348 | 205 | 34813 | — | — | — | 11 | 967 | 117 | 21090 | 10 | 1448 |
| Отошло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 2030 | — | — | — | — | 48 | 9029 | — | — | — | — | 13 | 1658 | 5 | 424 | |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 44 | 7467 | — | — | — | — | 12 | 1968 | 1 | 60 | |
| 1885 | 13 | 572 | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 1459 | — | — | — | — | 53 | 7247 | — | — | — | — | 14 | 2430 | — | — | |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 3942 | — | — | — | — | 8 | 1723 | — | — | — | — | 10 | 2146 | — | — | |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 3614 | — | — | — | — | 13 | 2492 | — | — | — | — | 18 | 4398 | 1 | 137 | |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | 384 | — | — | — | 12 | 5295 | — | — | — | — | 12 | 2569 | — | — | — | 10 | 852 | 14 | 3442 | 1 | 137 |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 3892 | — | — | 2 | 348 | 4 | 645 | — | — | — | 1 | 115 | 17 | 3761 | 2 | 696 |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | 1 | 633 | — | 5 | 2123 | — | — | — | — | — | 21 | 3360 | — | — | — | — | 27 | 5002 | 2 | 696 | |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 2635 | — | — | — | — | — | 1 | 137 | — | — | — | — | 7 | 427 | — | — | |
| Итого | 13 | 572 | 1 | 451 | — | — | 2 | 1017 | — | 66 | 24960 | — | — | — | 2 | 348 | 204 | 34669 | — | — | — | 11 | 967 | 115 | 20914 | 9 | 1317 |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ПОРТУ ВИЛНОВО СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

Паровыхъ

Парусныхъ

Въ заграничн. плаваніи было

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Въ каботажномъ плаваніи было

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Съ товаромъ

Съ балласт.

Суд.

Ласт.

Всего по порту Вилново

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

Русскій

Шведскій и Норвежскій

Датскій

Германскій

Голландскій

Английскій

Французскій

Итальянскій

Австрийскій

Бельгийскій

Турецкій

Греческій

Другія государства

Годы

Пришло

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Суд.

Ласт.

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

Итого

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ОДЕССКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ПАРОВЫХЪ | | | | | | | | | |
|--------|-----------------------------|---------|-------|---------|------|----------|-------|-------|-------|---------|----------------------------|---------|-------|---------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----------|--------|-------|---------|------|----------|-------|---------|------|--------|
| | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Паровыхъ | | | | | Въ каботажн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | | Паровыхъ | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | 3844 | 740443 | 1089 | 524337 | 107 | 9553 | 22 | 3758 | 616 | 331881 | 344 | 179145 | 2755 | 161006 | 1517 | 50758 | 9 | 2777 | 1129 | 148692 | 100 | 16379 | 1129 | 148692 | 100 | 16379 | 1129 | 148692 | 100 | 16379 |
| 1883 | 3844 | 740443 | 1089 | 524337 | 107 | 9553 | 22 | 3758 | 616 | 331881 | 344 | 179145 | 2755 | 161006 | 1517 | 50758 | 9 | 2777 | 1129 | 148692 | 100 | 16379 | 1129 | 148692 | 100 | 16379 | 1129 | 148692 | 100 | 16379 |
| 1884 | 4036 | 915204 | 1129 | 542698 | 110 | 9912 | 37 | 5033 | 665 | 3554823 | 317 | 172288 | 2907 | 248006 | 1607 | 53419 | 23 | 878 | 1151 | 163295 | 126 | 31214 | 1151 | 163295 | 126 | 31214 | 1151 | 163295 | 126 | 31214 |
| 1885 | 4300 | 915204 | 1262 | 655954 | 92 | 8847 | 27 | 4379 | 680 | 376020 | 483 | 266708 | 3038 | 259809 | 1555 | 48597 | 20 | 763 | 1311 | 163442 | 152 | 41067 | 1311 | 163442 | 152 | 41067 | 1311 | 163442 | 152 | 41067 |
| 1886 | 4339 | 858907 | 1196 | 566693 | 101 | 10113 | 28 | 4863 | 651 | 338431 | 346 | 193286 | 3213 | 285554 | 1288 | 41984 | 33 | 988 | 1175 | 214796 | 148 | 30796 | 1175 | 214796 | 148 | 30796 | 1175 | 214796 | 148 | 30796 |
| 1887 | 4029 | 1027731 | 1385 | 739177 | 98 | 10736 | 44 | 7323 | 466 | 262364 | 777 | 478445 | 2737 | 307205 | 1460 | 46936 | 34 | 1021 | 1092 | 223838 | 151 | 35410 | 1092 | 223838 | 151 | 35410 | 1092 | 223838 | 151 | 35410 |
| 1888 | 4119 | 1102398 | 1382 | 785783 | 63 | 7766 | 40 | 1538 | 552 | 330804 | 757 | 478445 | 2737 | 307205 | 1460 | 46936 | 34 | 1021 | 1092 | 223838 | 151 | 35410 | 1092 | 223838 | 151 | 35410 | 1092 | 223838 | 151 | 35410 |
| 1889 | 4560 | 1080250 | 1249 | 718986 | 94 | 11331 | 6 | 940 | 563 | 331418 | 586 | 375297 | 3311 | 341264 | 1609 | 51002 | 35 | 972 | 1207 | 245555 | 153 | 33935 | 1207 | 245555 | 153 | 33935 | 1207 | 245555 | 153 | 33935 |
| 1890 | 4278 | 1063106 | 1193 | 706999 | 99 | 11100 | 6 | 363 | 544 | 332045 | 544 | 363491 | 3085 | 369951 | 1609 | 51002 | 35 | 972 | 1207 | 245555 | 153 | 33935 | 1207 | 245555 | 153 | 33935 | 1207 | 245555 | 153 | 33935 |
| 1891 | 4120 | 1063106 | 1113 | 648841 | 79 | 9334 | 5 | 519 | 510 | 309611 | 519 | 329577 | 2667 | 2737934 | 13743 | 480492 | 50 | 958 | 1381 | 309010 | 196 | 5805 | 1381 | 309010 | 196 | 5805 | 1381 | 309010 | 196 | 5805 |
| Итого | 37625 | 8637412 | 10928 | 5899478 | 843 | 88752 | 185 | 28916 | 5227 | 2965279 | 4673 | 2816531 | 30097 | 2737934 | 13743 | 480492 | 285 | 7709 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 |
| Отошло | 3912 | 736860 | 1079 | 514271 | 77 | 9614 | 51 | 3149 | 843 | 447164 | 108 | 54344 | 2833 | 222409 | 664 | 18576 | 1006 | 35874 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 |
| 1883 | 3912 | 736860 | 1079 | 514271 | 77 | 9614 | 51 | 3149 | 843 | 447164 | 108 | 54344 | 2833 | 222409 | 664 | 18576 | 1006 | 35874 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 |
| 1884 | 3999 | 793900 | 1135 | 549227 | 86 | 10785 | 62 | 5062 | 849 | 464430 | 138 | 68950 | 2864 | 244673 | 635 | 19797 | 959 | 32652 | 993 | 156613 | 277 | 36611 | 993 | 156613 | 277 | 36611 | 993 | 156613 | 277 | 36611 |
| 1885 | 4317 | 908070 | 1236 | 644065 | 74 | 8432 | 41 | 3999 | 996 | 509879 | 101 | 51461 | 3280 | 264005 | 532 | 14613 | 1127 | 33287 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 |
| 1886 | 4410 | 871126 | 1130 | 576137 | 71 | 9360 | 53 | 5437 | 905 | 509879 | 101 | 51461 | 3280 | 264005 | 532 | 14613 | 1127 | 33287 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 |
| 1887 | 4093 | 1005359 | 1327 | 711849 | 86 | 5478 | 32 | 3948 | 1169 | 708341 | 138 | 77691 | 2659 | 293510 | 551 | 17621 | 894 | 29537 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 |
| 1888 | 4032 | 100874 | 1373 | 795458 | 35 | 5478 | 32 | 3948 | 1169 | 708341 | 138 | 77691 | 2659 | 293510 | 551 | 17621 | 894 | 29537 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 |
| 1889 | 4569 | 1081224 | 1278 | 740447 | 37 | 3428 | 68 | 7540 | 959 | 617561 | 110 | 68742 | 3165 | 340777 | 623 | 16748 | 1109 | 37973 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 |
| 1890 | 4328 | 1077765 | 1163 | 696971 | 26 | 3128 | 68 | 7540 | 959 | 617561 | 110 | 68742 | 3165 | 340777 | 623 | 16748 | 1109 | 37973 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 |
| 1891 | 4153 | 1066979 | 1110 | 653250 | 25 | 3870 | 55 | 6111 | 932 | 584040 | 98 | 59229 | 3043 | 2754302 | 5320 | 16895 | 866 | 33670 | 1296 | 267510 | 289 | 98584 | 1296 | 267510 | 289 | 98584 | 1296 | 267510 | 289 | 98584 |
| Итого | 37313 | 8635977 | 10831 | 5881675 | 513 | 67692 | 470 | 47355 | 8767 | 5174769 | 1081 | 591279 | 26982 | 2737934 | 13743 | 480492 | 285 | 7709 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 |
| Отошло | 3912 | 736860 | 1079 | 514271 | 77 | 9614 | 51 | 3149 | 843 | 447164 | 108 | 54344 | 2833 | 222409 | 664 | 18576 | 1006 | 35874 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 |
| 1883 | 3912 | 736860 | 1079 | 514271 | 77 | 9614 | 51 | 3149 | 843 | 447164 | 108 | 54344 | 2833 | 222409 | 664 | 18576 | 1006 | 35874 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 | 904 | 148463 | 259 | 10496 |
| 1884 | 3999 | 793900 | 1135 | 549227 | 86 | 10785 | 62 | 5062 | 849 | 464430 | 138 | 68950 | 2864 | 244673 | 635 | 19797 | 959 | 32652 | 993 | 156613 | 277 | 36611 | 993 | 156613 | 277 | 36611 | 993 | 156613 | 277 | 36611 |
| 1885 | 4317 | 908070 | 1236 | 644065 | 74 | 8432 | 41 | 3999 | 996 | 509879 | 101 | 51461 | 3280 | 264005 | 532 | 14613 | 1127 | 33287 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 |
| 1886 | 4410 | 871126 | 1130 | 576137 | 71 | 9360 | 53 | 5437 | 905 | 509879 | 101 | 51461 | 3280 | 264005 | 532 | 14613 | 1127 | 33287 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 | 1141 | 177858 | 286 | 38247 |
| 1887 | 4093 | 1005359 | 1327 | 711849 | 86 | 5478 | 32 | 3948 | 1169 | 708341 | 138 | 77691 | 2659 | 293510 | 551 | 17621 | 894 | 29537 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 |
| 1888 | 4032 | 100874 | 1373 | 795458 | 35 | 5478 | 32 | 3948 | 1169 | 708341 | 138 | 77691 | 2659 | 293510 | 551 | 17621 | 894 | 29537 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 | 1128 | 202360 | 193 | 43990 |
| 1889 | 4569 | 1081224 | 1278 | 740447 | 37 | 3428 | 68 | 7540 | 959 | 617561 | 110 | 68742 | 3165 | 340777 | 623 | 16748 | 1109 | 37973 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 |
| 1890 | 4328 | 1077765 | 1163 | 696971 | 26 | 3128 | 68 | 7540 | 959 | 617561 | 110 | 68742 | 3165 | 340777 | 623 | 16748 | 1109 | 37973 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 | 1234 | 252190 | 177 | 48573 |
| 1891 | 4153 | 1066979 | 1110 | 653250 | 25 | 3870 | 55 | 6111 | 932 | 584040 | 98 | 59229 | 3043 | 2754302 | 5320 | 16895 | 866 | 33670 | 1296 | 267510 | 289 | 98584 | 1296 | 267510 | 289 | 98584 | 1296 | 267510 | 289 | 98584 |
| Итого | 37313 | 8635977 | 10831 | 5881675 | 513 | 67692 | 470 | 47355 | 8767 | 5174769 | 1081 | 591279 | 26982 | 2737934 | 13743 | 480492 | 285 | 7709 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 | 11329 | 1962658 | 1340 | 317021 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежск. | | Датскій | | Германскій | | Голландск. | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Венгійскій | | Греческій | | Турецкій | | Другія государства | | | |
|--------|---------|--------|----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|------------|------|------------|---------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|------------|-------|-----------|-------|----------|-------|--------------------|------|-------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | С. Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | С. Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 166 | 70099 | 17 | 8807 | 6 | 3097 | 23 | 12222 | — | — | 589 | 319640 | 21 | 16618 | 53 | 36889 | 106 | 42376 | 14 | 8370 | 38 | 4611 | 55 | 3032 | — | 1 | 76 | |
| 1883 | 1884 | 203 | 98968 | 10 | 4453 | 15 | 7384 | 25 | 12540 | — | 582 | 31267 | 26 | 17392 | 45 | 20943 | 124 | 49324 | 11 | 4777 | 67 | 9872 | 43 | 1865 | — | — | — | |
| 1885 | 1886 | 196 | 102286 | 16 | 6362 | 13 | 6362 | 18 | 9747 | — | 699 | 402787 | 27 | 19672 | 63 | 31592 | 124 | 55912 | 15 | 8794 | 59 | 11138 | 32 | 842 | — | — | — | |
| 1887 | 1888 | 225 | 107869 | 9 | 4049 | 8 | 3683 | 15 | 7254 | — | 555 | 323775 | 27 | 20899 | 65 | 29502 | 113 | 48626 | 12 | 6952 | 61 | 10629 | 33 | 2054 | 3 | 1381 | | |
| 1889 | 1890 | 196 | 99983 | 10 | 5291 | 10 | 4989 | 18 | 9853 | 1 | 800 | 4075948 | 29 | 20501 | 66 | 32032 | 136 | 65295 | 11 | 7341 | 77 | 14470 | 33 | 2459 | 2 | 936 | | |
| 1888 | 1889 | 174 | 92635 | 11 | 11198 | 14 | 8082 | 8 | 4046 | 1 | 795 | 839 | 533661 | 24 | 16340 | 70 | 40464 | 156 | 64560 | 10 | 7006 | 49 | 9368 | 12 | 2661 | 6 | 4927 | |
| 1889 | 1890 | 173 | 90174 | 11 | 7118 | 27 | 15294 | 19 | 9951 | 1 | 732 | 454835 | 26 | 19541 | 67 | 42539 | 132 | 60467 | 11 | 7673 | 57 | 9044 | 21 | 1346 | 3 | 1004 | | |
| 1888 | 1889 | 185 | 98842 | 22 | 13698 | 27 | 15972 | 18 | 9688 | 1 | 795 | 637 | 430111 | 24 | 16375 | 72 | 54508 | 104 | 49140 | 8 | 5629 | 66 | 11401 | 25 | 822 | 1 | 18 | |
| 1891 | 1890 | 194 | 103702 | 22 | 15094 | 26 | 15163 | 21 | 10890 | 1 | 490 | 573 | 373696 | 27 | 19693 | 76 | 56959 | 90 | 41302 | 5 | 3405 | 68 | 7870 | 21 | 1598 | 6 | 2339 | |
| Итого | 1715 | 873606 | 136 | 75970 | 146 | 80596 | 161 | 82889 | 4 | 2491 | 5956 | 3632720 | 231 | 164327 | 577 | 334228 | 1085 | 476932 | 97 | 59947 | 522 | 86393 | 275 | 16679 | 1 | 19 | 22 | |
| Очломо | 1883 | 154 | 76521 | 16 | 8396 | 6 | 3052 | 23 | 12307 | — | 588 | 311528 | 21 | 16824 | 55 | 27365 | 106 | 42234 | 16 | 9446 | 38 | 3997 | 56 | 2801 | — | — | — | |
| 1884 | 1885 | 206 | 102524 | 10 | 4453 | 14 | 6775 | 25 | 18862 | — | 569 | 320072 | 26 | 17953 | 44 | 20595 | 123 | 49962 | 9 | 4185 | 68 | 11535 | 42 | 1804 | — | — | — | |
| 1886 | 1887 | 197 | 104500 | 15 | 5846 | 13 | 7078 | 16 | 8602 | — | 681 | 392413 | 26 | 19556 | 61 | 30970 | 122 | 55514 | 14 | 8282 | 58 | 10252 | 33 | 903 | — | — | — | |
| 1888 | 1889 | 209 | 109928 | 10 | 4465 | 8 | 3679 | 17 | 8199 | — | 570 | 331285 | 27 | 20292 | 67 | 30215 | 113 | 49281 | 13 | 7464 | 61 | 11446 | 32 | 1888 | 3 | 1381 | | |
| 1887 | 1888 | 181 | 97921 | 10 | 5291 | 11 | 5476 | 14 | 6591 | 1 | 763 | 456855 | 30 | 21224 | 62 | 29633 | 134 | 64100 | 11 | 7341 | 74 | 13445 | 34 | 2625 | — | — | — | |
| 1888 | 1889 | 159 | 89958 | 18 | 10432 | 13 | 7463 | 8 | 4046 | 1 | 795 | 842 | 534967 | 24 | 16340 | 75 | 43191 | 158 | 63380 | 10 | 7006 | 48 | 9207 | 12 | 2661 | 5 | 4089 | |
| 1889 | 1890 | 164 | 88380 | 12 | 7084 | 28 | 15913 | 19 | 9951 | 1 | 787 | 476284 | 26 | 19541 | 66 | 41626 | 131 | 60330 | 11 | 7673 | 60 | 10110 | 20 | 913 | — | — | — | |
| 1890 | 1891 | 168 | 94978 | 20 | 14351 | 25 | 14932 | 18 | 9688 | 1 | 795 | 630 | 426038 | 24 | 16375 | 72 | 54501 | 105 | 49475 | 7 | 4839 | 64 | 10969 | 27 | 1384 | 2 | 563 | |
| 1891 | 1890 | 180 | 100955 | 24 | 16341 | 28 | 16312 | 21 | 10890 | 1 | 490 | 581 | 381290 | 27 | 19693 | 76 | 56264 | 89 | 41363 | 6 | 4095 | 49 | 8281 | 21 | 1598 | 6 | 2339 | |
| Итого | 1618 | 860395 | 135 | 75559 | 146 | 80551 | 161 | 83136 | 4 | 2491 | 5961 | 3626700 | 231 | 164327 | 578 | 334288 | 1081 | 476659 | 97 | 60431 | 520 | 89212 | 277 | 16577 | — | — | 22 | 11152 |

ДВИЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ОЧАНОВСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | Всего по Очаковскому порту | | | | ВЪ ЗАГРУЗЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------|-------|-----------|-------|-------------------------|-------|----------|-------|------|-------|----------------------------|-------|-------------------------|-------|-----------|-------|-------|-------|----------|--|--|--|
| | Въ загранич. плаваніи было | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | | Искаблотномъ плаваніи было | | | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | |
| | | | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | СУД. | ЛАСТ. | | | | |
| Пришло | 151 | 4784 | 1 | 442 | — | — | — | — | — | — | — | 150 | 43652 | 68 | 1153 | 54 | 15752 | 14 | 682 | | | |
| 1883 | 204 | 7737 | 3 | 1442 | 1 | 422 | 1 | 537 | 201 | 6295 | 72 | 1309 | 84 | 1802 | 17 | 955 | 17 | 1902 | | | | |
| 1884 | 204 | 7737 | 3 | 1442 | 1 | 422 | 1 | 537 | 201 | 6295 | 72 | 1309 | 84 | 1802 | 17 | 955 | 17 | 1902 | | | | |
| 1885 | 345 | 9564 | 1 | 515 | — | 515 | — | — | 344 | 9049 | 119 | 1656 | 169 | 1329 | 32 | 2401 | 24 | 1863 | | | | |
| 1886 | 325 | 9068 | — | — | — | — | — | — | 325 | 9068 | 107 | 1502 | 165 | 2859 | 23 | 3081 | 30 | 1826 | | | | |
| 1887 | 384 | 6177 | 1 | 499 | — | — | — | — | 283 | 5678 | 85 | 1172 | 184 | 3117 | 2 | 569 | 12 | 820 | | | | |
| 1888 | 284 | 4996 | — | — | — | — | — | — | 264 | 4996 | 90 | 1249 | 151 | 2381 | 1 | 42 | 22 | 1324 | | | | |
| 1889 | 268 | 5146 | — | — | — | — | — | — | 268 | 5146 | 86 | 1217 | 151 | 2381 | 1 | 42 | 22 | 1324 | | | | |
| 1890 | 390 | 7432 | — | — | — | — | — | — | 390 | 7432 | 159 | 2632 | 305 | 3486 | 2 | 300 | 24 | 1014 | | | | |
| 1891 | 302 | 5192 | — | — | — | — | — | — | 302 | 5192 | 134 | 1862 | 137 | 2165 | — | — | 31 | 1165 | | | | |
| Итого | 2533 | 60096 | 6 | 2878 | — | — | — | — | 2527 | 57218 | 920 | 13752 | 1304 | 22988 | 104 | 9516 | 199 | 10962 | | | | |
| Ошло | 164 | 4718 | 1 | 422 | — | — | — | — | 163 | 4996 | 91 | 2193 | 49 | 933 | 17 | 912 | 6 | 258 | | | | |
| 1883 | 198 | 6877 | 3 | 1442 | 1 | 537 | 1 | 515 | 136 | 5435 | 125 | 2381 | 38 | 590 | 26 | 1589 | 6 | 675 | | | | |
| 1884 | 344 | 8326 | 1 | 515 | — | — | — | — | 343 | 8011 | 201 | 3508 | 96 | 1522 | 21 | 1708 | 25 | 1273 | | | | |
| 1885 | 284 | 8032 | — | — | — | — | — | — | 284 | 8032 | 208 | 3832 | 29 | 517 | 37 | 3069 | 10 | 614 | | | | |
| 1887 | 238 | 5647 | 1 | 499 | — | — | — | — | 237 | 5148 | 224 | 3773 | 2 | 59 | — | — | 9 | 458 | | | | |
| 1888 | 244 | 4118 | — | — | — | — | — | — | 244 | 4118 | 234 | 3566 | — | — | — | — | 9 | 510 | | | | |
| 1889 | 241 | 4382 | — | — | — | — | — | — | 241 | 4382 | 212 | 3132 | — | — | — | — | 20 | 931 | | | | |
| 1890 | 482 | 11756 | — | — | — | — | — | — | 482 | 11756 | 455 | 10716 | 10 | 159 | 2 | 319 | 20 | 931 | | | | |
| 1891 | 333 | 6789 | — | — | — | — | — | — | 333 | 6789 | 291 | 5712 | 22 | 372 | 1 | 807 | 15 | 574 | | | | |
| Итого | 2528 | 60845 | 6 | 2878 | — | — | — | — | 2522 | 57967 | 2041 | 39013 | 246 | 415 | 115 | 8804 | 120 | 5998 | | | | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

[illegible]

ДВІЖЕНІЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО НИКОЛАЕВСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО БАЛАНЛАСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | Всего по Баланаскому порту | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------------|--------------------------------|-------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|---------------------------------|-------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|
| | | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | |
| | | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | | 37 | 2653 | — | — | — | — | — | — | — | — | 37 | 2653 | 23 | 1070 | 2 | 61 | 10 | 1197 | 2 | 325 |
| 1883 | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 306 | 4 | 198 | 2 | 108 | — | — | — | — |
| 1884 | | 6 | 306 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 970 | 3 | 188 | 1 | 174 | 4 | 708 | 1 | 20 |
| 1885 | | 8 | 970 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 687 | 3 | 192 | 2 | 46 | 4 | 429 | 3 | 682 |
| 1886 | | 10 | 687 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 805 | — | — | 2 | 94 | — | — | 1 | 189 |
| 1887 | | 7 | 805 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 283 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | | 3 | 283 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 93 | 3 | 93 | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | | 3 | 93 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 68 | 2 | 68 | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | | 2 | 68 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 57 | 3 | 57 | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | | 3 | 57 | — | — | — | — | — | — | — | — | 79 | 5922 | 41 | 1766 | 13 | 606 | 18 | 2334 | 7 | 1216 |
| Итого | | 79 | 5922 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | | 37 | 2653 | — | — | — | — | — | — | — | — | 37 | 2653 | 23 | 1070 | 2 | 61 | 10 | 1197 | 2 | 325 |
| 1883 | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 419 | 4 | 198 | 4 | 221 | — | — | — | — |
| 1884 | | 8 | 419 | — | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 1032 | 4 | 150 | 1 | 174 | 4 | 708 | 1 | 20 |
| 1885 | | 9 | 1032 | — | — | — | — | — | — | — | — | 10 | 687 | 3 | 192 | 2 | 46 | 4 | 429 | 3 | 682 |
| 1886 | | 10 | 687 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 805 | — | — | 2 | 94 | — | — | 1 | 189 |
| 1887 | | 7 | 805 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 283 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | | 3 | 283 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 93 | 3 | 93 | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | | 3 | 93 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 68 | 2 | 68 | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | | 2 | 68 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 57 | 3 | 57 | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | | 3 | 57 | — | — | — | — | — | — | — | — | 82 | 6097 | 34 | 1610 | 23 | 937 | 18 | 2334 | 7 | 1216 |
| Итого | | 82 | 6097 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгійскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія го- сударства | |
|--------|---------|------|--------------------------|------|---------|------|------------|------|-------------|------|------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|----------|-------|-----------|-------|-------------------------|------|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | |
| | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Ласт. | Суд. |
| Пришло | 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

[illegible]

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО АЛУШТИНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------------------------|--------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|-------------------------|-------|------|-------|------|-----------------|------|-------|------|-------|-----------|-------|------|-------|------|----------|------|-------|------|-------|---|
| | Въ заграничч. | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | | Въ каботажномъ. | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 24 | 909 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 40 | 1374 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 8 | 266 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 56 | 6639 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 88 | 19191 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 80 | 17255 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 73 | 18909 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 74 | 19100 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 76 | 16779 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 519 | 101022 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 24 | 909 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отъшло | 40 | 1374 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 8 | 266 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 56 | 6639 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 88 | 19191 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 80 | 17255 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 73 | 18909 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 74 | 19100 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 76 | 16779 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 519 | 101022 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 24 | 909 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 40 | 1374 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Румынскій | | | | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---|
| | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО КЕРЧЕНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|-----------------------------|--------|-------|--------|------|-------------|-------|-------|-------------|--------|-------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------------|-------|--------|-------------|---------|----------|--------|-------|-------|------|-------------|-------|------|-------------|-------|
| | Въ загранич. плаванніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ каботажномъ плаванніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | | | | | | |
| | Суд. | | Ласт. | | Суд. | Съ товаромъ | | Суд. | Съ балласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | Съ товаромъ | | Суд. | Съ балласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | Съ товаромъ | | Суд. | Съ балласт. | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | | суд. | ласт. |
| Пришло | 2063 | 217588 | 138 | 24506 | 46 | 1415 | 44 | 1505 | 4 | 965 | 44 | 20821 | 1925 | 193382 | 624 | 15455 | 236 | 6388 | 977 | 155889 | 88 | 11050 | | | | | | | | |
| 1883 | 2309 | 253399 | 139 | 20801 | 58 | 1483 | 40 | 2281 | 3 | 883 | 38 | 16149 | 2170 | 232598 | 628 | 17366 | 273 | 8230 | 1124 | 187821 | 145 | 19917 | | | | | | | | |
| 1884 | 2759 | 315499 | 128 | 31178 | 37 | 894 | 37 | 5136 | 7 | 2097 | 47 | 23051 | 2631 | 284321 | 653 | 19053 | 598 | 22698 | 1212 | 213097 | 168 | 29473 | | | | | | | | |
| 1885 | 2316 | 301198 | 139 | 38472 | 35 | 1156 | 34 | 3790 | 2 | 498 | 68 | 33028 | 2177 | 262726 | 588 | 17067 | 224 | 7628 | 1227 | 219891 | 138 | 18140 | | | | | | | | |
| 1886 | 2353 | 315277 | 128 | 35579 | 27 | 624 | 30 | 3927 | 5 | 945 | 66 | 30083 | 2225 | 279698 | 647 | 19440 | 247 | 9251 | 1120 | 215661 | 131 | 35246 | | | | | | | | |
| 1887 | 2307 | 338566 | 168 | 44035 | 48 | 4335 | 38 | 3834 | 9 | 3596 | 73 | 32270 | 2139 | 294531 | 593 | 17672 | 178 | 6341 | 1217 | 245386 | 151 | 25132 | | | | | | | | |
| 1888 | 2297 | 321089 | 116 | 28231 | 36 | 1056 | 28 | 1809 | 7 | 2478 | 45 | 22888 | 2158 | 292558 | 667 | 20323 | 189 | 6889 | 1163 | 245386 | 151 | 25132 | | | | | | | | |
| 1889 | 2274 | 321089 | 116 | 28231 | 36 | 1056 | 28 | 1809 | 7 | 2478 | 45 | 22888 | 2158 | 292558 | 667 | 20323 | 189 | 6889 | 1163 | 245386 | 151 | 25132 | | | | | | | | |
| 1890 | 2401 | 340654 | 114 | 28885 | 45 | 958 | 19 | 1489 | 3 | 1025 | 47 | 25413 | 2287 | 311769 | 695 | 20306 | 233 | 9345 | 1167 | 254133 | 192 | 28705 | | | | | | | | |
| 1891 | 2460 | 365092 | 111 | 30092 | 33 | 720 | 27 | 1315 | — | 51 | 27967 | 2349 | 385980 | 750 | 22681 | 188 | 8065 | 1223 | 275774 | 188 | 29480 | | | | | | | | | |
| Итого | 21242 | 276362 | 1181 | 281689 | 365 | 12641 | 297 | 25086 | 40 | 12492 | 479 | 231470 | 20061 | 487873 | 5845 | 169363 | 2366 | 84825 | 10430 | 2017857 | 1420 | 221828 | | | | | | | | |
| Ошло | 2068 | 217969 | 130 | 24235 | 36 | 1319 | 46 | 1330 | 30 | 14092 | 18 | 7494 | 1938 | 193794 | 533 | 16726 | 346 | 5613 | 814 | 134503 | 245 | 33892 | | | | | | | | |
| 1883 | 2298 | 252868 | 134 | 20317 | 33 | 1039 | 60 | 2409 | 28 | 14106 | 13 | 7763 | 2164 | 232551 | 498 | 17533 | 425 | 12212 | 882 | 152654 | 359 | 50152 | | | | | | | | |
| 1884 | 2734 | 314428 | 127 | 31273 | 55 | 5424 | 18 | 701 | 43 | 20302 | 11 | 4846 | 2607 | 283155 | 830 | 28745 | 396 | 11626 | 1066 | 197642 | 315 | 45142 | | | | | | | | |
| 1885 | 2327 | 300772 | 140 | 38650 | 35 | 1377 | 33 | 3125 | 31 | 15077 | 41 | 19071 | 2187 | 262122 | 425 | 12946 | 396 | 11949 | 996 | 185130 | 370 | 52107 | | | | | | | | |
| 1886 | 2346 | 315496 | 127 | 35655 | 29 | 1825 | 26 | 2662 | 35 | 17385 | 37 | 13783 | 2219 | 279841 | 402 | 11484 | 483 | 16744 | 1024 | 205352 | 310 | 46261 | | | | | | | | |
| 1887 | 2259 | 336537 | 157 | 42939 | 49 | 5647 | 27 | 1448 | 41 | 18613 | 40 | 17231 | 2102 | 293598 | 373 | 11112 | 364 | 11843 | 1084 | 298459 | 281 | 42184 | | | | | | | | |
| 1888 | 2326 | 329715 | 115 | 28635 | 40 | 2038 | 24 | 1264 | 34 | 17829 | 17 | 7504 | 2221 | 295080 | 650 | 20113 | 256 | 8979 | 1041 | 227783 | 271 | 338085 | | | | | | | | |
| 1889 | 2399 | 340079 | 114 | 28814 | 31 | 724 | 32 | 1228 | 37 | 20594 | 14 | 6768 | 2285 | 311265 | 535 | 15794 | 300 | 13747 | 1018 | 241504 | 342 | 40220 | | | | | | | | |
| 1890 | 2443 | 362113 | 117 | 30648 | 34 | 1211 | 32 | 1470 | 42 | 23259 | 9 | 4708 | 2326 | 335565 | 581 | 18726 | 333 | 11001 | 1101 | 259937 | 311 | 45901 | | | | | | | | |
| Итого | 21210 | 276867 | 1161 | 281166 | 342 | 20604 | 298 | 15637 | 321 | 161257 | 200 | 83668 | 20049 | 486911 | 4827 | 153179 | 3389 | 106114 | 9029 | 1832954 | 2804 | 384664 | | | | | | | | |

ПОДЪ ЕКАТЕРИНЪ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И УШЛИ СУДА

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|----------------------------|-------|------|-------|------|-------------|-------------|------|-------|------|------------------------------|-------------|------|-------|-------|-------------|-------------|------|-------|------|
| | Всего по Керченскому порту | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Съ товаромъ | Съ балласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Съ товаромъ | Съ балласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Съ товаромъ | Съ балласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| 1883 | 20 | 1578 | — | — | — | — | — | — | — | 34 | 17237 | — | 380 | — | 1 | 189 | — | — | — | — |
| 1884 | 22 | 2615 | 1 | 533 | — | — | — | — | — | 24 | 12575 | 1 | 530 | — | 1 | 259 | — | — | — | — |
| 1885 | 13 | 1219 | 2 | 768 | — | — | — | — | — | 34 | 17169 | — | 318 | — | 1 | 43 | — | — | — | — |
| 1886 | 683 | 3 | 1376 | — | — | — | — | — | — | 38 | 19536 | — | 2869 | — | 1 | 233 | — | — | — | — |
| 1887 | 26 | 3008 | 3 | 664 | — | — | — | — | — | 36 | 20301 | — | 2449 | — | 1 | 252 | — | — | — | — |
| 1888 | 19 | 2334 | 8 | 3799 | — | — | — | — | — | 47 | 22760 | — | 16 | — | 2 | 552 | — | — | — | — |
| 1889 | 15 | 1753 | 3 | 1718 | — | — | — | — | — | 34 | 17697 | — | 4 | — | 1 | 445 | — | — | — | — |
| 1890 | 10 | 905 | 1 | 491 | — | — | — | — | — | 30 | 17147 | — | 4 | — | 1 | 1763 | — | — | — | — |
| 1891 | 4 | 122 | 1 | 62 | — | — | — | — | — | 35 | 19711 | — | 6 | — | — | 3078 | — | — | — | — |
| Итого | 137 | 14157 | 21 | 9961 | 1 | 121 | 10 | 4949 | — | 312 | 164133 | 4 | 2589 | 65 | 19907 | 6 | 1501 | 1 | 619 | 1 |
| Орешко | 14 | 1423 | — | — | — | — | — | — | — | 34 | 17237 | — | 380 | — | 1 | 189 | — | — | — | — |
| 1884 | 19 | 2363 | 1 | 533 | — | — | — | — | — | 24 | 12575 | 1 | 530 | — | 1 | 259 | — | — | — | — |
| 1885 | 10 | 1072 | 2 | 768 | — | — | — | — | — | 34 | 17169 | — | 318 | — | 1 | 43 | — | — | — | — |
| 1886 | 13 | 1346 | 3 | 1376 | — | — | — | — | — | 37 | 19253 | — | 2869 | — | 1 | 233 | — | — | — | — |
| 1887 | 24 | 2955 | 2 | 664 | — | — | — | — | — | 36 | 20303 | — | 2449 | — | 1 | 252 | — | — | — | — |
| 1888 | 13 | 2034 | 8 | 3799 | — | — | — | — | — | 47 | 22760 | — | 16 | — | 2 | 552 | — | — | — | — |
| 1889 | 13 | 1660 | 3 | 1718 | — | — | — | — | — | 33 | 17664 | — | 4 | — | 1 | 1763 | — | — | — | — |
| 1890 | 13 | 1391 | 1 | 491 | — | — | — | — | — | 30 | 17147 | — | 4 | — | 1 | 3078 | — | — | — | — |
| 1891 | 7 | 245 | 1 | 612 | — | — | — | — | — | 33 | 19436 | — | 6 | — | — | 3078 | — | — | — | — |
| Итого | 126 | 14541 | 21 | 9961 | 1 | 121 | 10 | 4949 | — | 308 | 163544 | 4 | 2589 | 64 | 19749 | 7 | 1619 | 1 | 619 | 1 |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ГЕНИЧЕСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ПАРОВЫХЪ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

ГЕНЫ

| Д В И Ж Е Н И Е М О Р С К И Х С У Д О В Ъ П О М А Р И У П О Л Ь С К О М У П О Р Т У С Ъ 1 8 8 3 П О 1 8 9 1 Г О Д Ъ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|---|-------------|--------|-------------|-------|-----------------|-------|-------------|--------|-------------|---|-------------|---------|-------------|-------|-----------------|-------|-------------|--------|-------------|--------|--|--|
| Г О Д Ы | | В Ъ З А Г Р А Н И Ч Н О М Ъ П Л А В А Н И И | | | | | | | | | | В Ъ К А Б О Т А Ж Н О М Ъ П Л А В А Н И И | | | | | | | | | | | | |
| | | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | П а р о в ы х ъ | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | П а р о в ы х ъ | | | | | | | |
| Прійшло | суд. | ласт. | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | | |
| | | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | |
| 1883 | 936 | 92133 | 77 | 20345 | 3 | 250 | 43 | 7582 | 3 | 1479 | 28 | 12034 | 859 | 70788 | 123 | 3733 | 57 | 1713 | 536 | 51790 | 143 | 18552 | | |
| 1884 | 984 | 101254 | 83 | 24566 | 4 | 198 | 41 | 6505 | 5 | 2369 | 33 | 15494 | 912 | 76688 | 117 | 2909 | 107 | 1715 | 537 | 53905 | 151 | 16159 | | |
| 1885 | 1011 | 114529 | 76 | 26484 | 5 | 369 | 25 | 4393 | 3 | 1409 | 43 | 20313 | 935 | 88045 | 90 | 2416 | 75 | 1911 | 646 | 68968 | 124 | 14670 | | |
| 1886 | 1119 | 126066 | 74 | 24030 | 6 | 290 | 30 | 4706 | 3 | 1478 | 37 | 17556 | 1045 | 102036 | 112 | 3254 | 85 | 2713 | 769 | 83122 | 79 | 12947 | | |
| 1887 | 1242 | 140820 | 100 | 28011 | 6 | 993 | 54 | 9320 | 2 | 943 | 38 | 17655 | 1142 | 111909 | 53 | 1558 | 191 | 7509 | 744 | 88779 | 154 | 17063 | | |
| 1888 | 1309 | 173963 | 158 | 55461 | 1 | 126 | 71 | 13999 | 4 | 1908 | 82 | 39438 | 1151 | 118502 | 90 | 2966 | 160 | 7547 | 783 | 93122 | 118 | 14867 | | |
| 1889 | 1222 | 164770 | 113 | 44135 | 3 | 323 | 29 | 4481 | 1 | 592 | 80 | 38739 | 1109 | 120635 | 83 | 2803 | 99 | 3525 | 790 | 97184 | 137 | 17167 | | |
| 1890 | 1555 | 205176 | 124 | 50263 | 3 | 324 | 26 | 3976 | 2 | 579 | 93 | 45384 | 1431 | 154913 | 98 | 2893 | 234 | 11032 | 837 | 115634 | 162 | 25354 | | |
| 1891 | 1545 | 201739 | 122 | 42688 | 6 | 722 | 28 | 4590 | 4 | 1592 | 74 | 35794 | 1433 | 168111 | 105 | 3470 | 255 | 12236 | 874 | 115139 | 199 | 37266 | | |
| Итого | 10934 | 1329510 | 917 | 317883 | 35 | 3595 | 347 | 59552 | 27 | 12339 | 508 | 242397 | 10017 | 1011627 | 871 | 26008 | 1263 | 49981 | 6616 | 766593 | 1267 | 169045 | | |
| Отошло | 924 | 91537 | 77 | 21345 | 44 | 7392 | 2 | 440 | 31 | 13513 | — | — | 847 | 70192 | 72 | 1956 | 97 | 2914 | 501 | 48507 | 177 | 18815 | | |
| 1884 | 988 | 100809 | 82 | 24451 | 42 | 6251 | 2 | 337 | 38 | 17863 | — | — | 906 | 76358 | 137 | 2062 | 81 | 2232 | 517 | 51762 | 171 | 20302 | | |
| 1885 | 1020 | 114774 | 76 | 26484 | 29 | 4678 | 1 | 84 | 46 | 21722 | — | — | 944 | 82900 | 104 | 2715 | 67 | 1797 | 580 | 60014 | 193 | 23764 | | |
| 1886 | 1117 | 125963 | 72 | 23785 | 33 | 4936 | — | — | 38 | 18390 | 1 | 459 | 1045 | 102178 | 118 | 3612 | 80 | 2348 | 645 | 70838 | 202 | 25380 | | |
| 1887 | 1253 | 141501 | 100 | 28911 | 60 | 10303 | — | — | 38 | 17695 | 2 | 913 | 1153 | 112590 | 222 | 8843 | 37 | 1027 | 669 | 73729 | 225 | 28991 | | |
| 1888 | 1274 | 171898 | 158 | 55461 | 72 | 14125 | — | — | 76 | 36991 | 10 | 4345 | 1116 | 116437 | 191 | 8443 | 39 | 1255 | 712 | 81448 | 174 | 25291 | | |
| 1889 | 1269 | 166326 | 113 | 44135 | 31 | 4792 | 1 | 12 | 80 | 38739 | 1 | 592 | 1156 | 122191 | 147 | 5067 | 88 | 2852 | 723 | 84996 | 198 | 29276 | | |
| 1890 | 1524 | 203173 | 116 | 48502 | 25 | 3975 | 1 | 14 | 90 | 44513 | — | — | 1408 | 154671 | 244 | 11392 | 78 | 2189 | 857 | 108930 | 229 | 32160 | | |
| 1891 | 1563 | 211080 | 110 | 41800 | 34 | 5398 | 1 | 38 | 73 | 35634 | — | — | 1453 | 169280 | 280 | 13212 | 96 | 3190 | 835 | 118543 | 242 | 34335 | | |
| Итого | 10932 | 1327061 | 904 | 314874 | 370 | 61850 | 8 | 925 | 510 | 245060 | 16 | 7039 | 10028 | 1012178 | 1515 | 57302 | 663 | 19804 | 6039 | 698767 | 1811 | 236314 | | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| Годы Пришло | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Германский | | Голланд- ский | | Английский | | Француз- ский | | Итальян- ский | | Австрийский | | Бельгий- ский | | Турецкий | | Греческий | | Другия го- сударства | | | |
|-----------------|---------|-------|--------------------------|-------|---------|-------|------------|-------|------------------|-------|------------|--------|------------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|------------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-------------------------|-------|-----|-----|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 | 12744 | — | — | 16 | 3155 | 4 | 919 | — | — | — | 1 | 16 | 27 | 4511 | — | — | |
| 1884 | 1 | 115 | — | — | — | — | — | — | — | — | 36 | 16988 | — | — | 8 | 1512 | 4 | 708 | — | — | — | — | 33 | 4811 | — | — | | |
| 1885 | 2 | 245 | 3 | 1157 | — | — | — | — | — | — | 42 | 20199 | — | — | 3 | 844 | 7 | 1416 | — | — | — | — | 12 | 21 | 3325 | — | — | |
| 1886 | 1 | 55 | 1 | 416 | — | — | — | — | — | — | 31 | 15759 | — | — | 6 | 1138 | 3 | 446 | — | — | — | — | 1 | 146 | 27 | 4986 | 1 | 153 |
| 1887 | — | — | 7 | 3019 | — | — | — | — | — | — | 31 | 15203 | 1 | 698 | 17 | 3685 | 5 | 1166 | — | — | — | 2 | 396 | 42 | 7292 | — | — | |
| 1888 | — | — | 7 | 3019 | — | — | — | — | — | — | 69 | 34284 | 1 | 561 | 15 | 4072 | 7 | 1768 | — | — | — | 1 | 378 | 57 | 10999 | — | — | |
| 1889 | 7 | 1637 | 13 | 6396 | — | — | — | — | — | — | 62 | 30256 | 1 | 472 | 3 | 770 | 2 | 390 | — | — | — | 1 | 12 | 35 | 7906 | — | — | |
| 1890 | 4 | 1080 | 6 | 2837 | — | — | — | — | — | — | 65 | 32664 | 1 | 646 | 2 | 541 | 2 | 399 | — | — | — | 2 | 239 | 31 | 6886 | — | — | |
| 1891 | 15 | 3212 | 39 | 18206 | — | — | — | — | — | — | 45 | 22834 | 7 | 3829 | 5 | 1875 | 2 | 658 | — | — | — | 2 | 38 | 41 | 9096 | — | — | |
| Итого Отошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 410 | 200931 | 11 | 6206 | 75 | 17592 | 36 | 7870 | — | — | — | 10 | 1237 | 314 | 59812 | 2 | 594 | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 | 12744 | — | — | 16 | 3155 | 4 | 919 | — | — | — | — | 1 | 16 | 27 | 4511 | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 36 | 16988 | — | — | 8 | 1512 | 4 | 708 | — | — | — | — | 33 | 4811 | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | 3 | 1157 | — | — | — | — | — | — | 42 | 20199 | — | — | 3 | 844 | 7 | 1416 | — | — | — | — | 1 | 12 | 21 | 3325 | — | — |
| 1886 | — | — | 1 | 416 | — | — | — | — | — | — | 31 | 15759 | — | — | 6 | 1138 | 3 | 446 | — | — | — | — | 1 | 146 | 27 | 4986 | 1 | 153 |
| 1887 | 1 | 55 | 7 | 3019 | — | — | — | — | — | — | 31 | 15203 | 1 | 698 | 17 | 3685 | 5 | 1166 | — | — | — | 2 | 396 | 42 | 7292 | — | — | |
| 1888 | — | — | 7 | 3019 | — | — | — | — | — | — | 69 | 34284 | 1 | 561 | 15 | 4072 | 7 | 1768 | — | — | — | 1 | 378 | 57 | 10999 | — | — | |
| 1889 | 7 | 1637 | 13 | 6396 | — | — | — | — | — | — | 62 | 30256 | 1 | 472 | 3 | 770 | 2 | 390 | — | — | — | 1 | 12 | 35 | 7906 | — | — | |
| 1890 | 4 | 1080 | 6 | 2837 | — | — | — | — | — | — | 65 | 32664 | 1 | 646 | 2 | 541 | 2 | 399 | — | — | — | 2 | 239 | 30 | 7062 | — | — | |
| 1891 | 15 | 3212 | 39 | 18206 | — | — | — | — | — | — | 45 | 22834 | 7 | 3829 | 5 | 1875 | 2 | 658 | — | — | — | 2 | 38 | 42 | 9096 | — | — | |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 410 | 200931 | 11 | 6206 | 75 | 17592 | 36 | 7870 | — | — | — | 10 | 1237 | 314 | 59812 | 2 | 594 | |

| Движение морских судовъ портусъ 1883 по 1891 годъ | | | | | | | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|
| въ заграничн. плавани | | | | | | | | | |
| въ каботажномъ плавани | | | | | | | | | |
| Годы | Всего по Ростовскому порту | Въ заграничн. плавани было | | | | Парусныхъ | | | |
| | | Въ товарищ. | | Съ баласт. | | Въ товарищ. | | Съ баласт. | |
| | | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 2914 | 218703 | 44 | 1108 | 24 | 395 | 15 | 346 | 2 |
| 1884 | 2532 | 198116 | 35 | 1110 | 20 | 279 | 9 | 168 | 3 |
| 1885 | 2745 | 217196 | 43 | 1392 | 25 | 369 | 14 | 283 | 1 |
| 1886 | 2109 | 170084 | 19 | 834 | 7 | 87 | 9 | 166 | 3 |
| 1887 | 2814 | 240651 | 35 | 1305 | 9 | 145 | 21 | 439 | 2 |
| 1888 | 3281 | 310979 | 60 | 1730 | 19 | 326 | 38 | 761 | 1 |
| 1889 | 2958 | 251644 | 33 | 636 | 22 | 361 | 9 | 131 | — |
| 1890 | 2955 | 269858 | 17 | 432 | 14 | 216 | 2 | 33 | — |
| 1891 | 2851 | 253847 | 21 | 1837 | 7 | 146 | 4 | 56 | 3 |
| Итого | 25089 | 2131078 | 307 | 10414 | 147 | 2324 | 121 | 2383 | 12 |
| Отошло | 2852 | 215355 | 39 | 766 | 39 | 766 | — | — | — |
| 1883 | 2571 | 198857 | 35 | 1053 | 32 | 498 | — | — | — |
| 1884 | 2709 | 215469 | 45 | 1775 | 38 | 622 | 1 | 30 | — |
| 1885 | 2145 | 171030 | 18 | 693 | 16 | 253 | — | — | — |
| 1886 | 2628 | 232324 | 34 | 900 | 32 | 620 | — | — | — |
| 1887 | 3312 | 309749 | 56 | 1437 | 54 | 1009 | — | — | — |
| 1888 | 2589 | 236991 | 30 | 647 | 25 | 385 | 4 | 57 | 1 |
| 1889 | 2910 | 268156 | 15 | 223 | 14 | 210 | 1 | 13 | — |
| 1890 | 2698 | 246569 | 21 | 1951 | 8 | 146 | 3 | 56 | 10 |
| 1891 | 24514 | 2094700 | 293 | 9378 | 258 | 4509 | 9 | 156 | 25 |
| Итого | 25089 | 2131078 | 307 | 10414 | 147 | 2324 | 121 | 2383 | 12 |

| Подъ какиими флагами пришли и отошли суда | | | | | | | | | |
|---|-------|---------|-----|-------|-----|------|-----|------|----|
| въ каботажномъ плавани было | | | | | | | | | |
| Парусныхъ | | | | | | | | | |
| Въ товарищ. | | | | | | | | | |
| Съ баласт. | | | | | | | | | |
| Суд. | | | | | | | | | |
| Ласт. | | | | | | | | | |
| 1883 | 2914 | 218703 | 44 | 1108 | 24 | 395 | 15 | 346 | 2 |
| 1884 | 2532 | 198116 | 35 | 1110 | 20 | 279 | 9 | 168 | 3 |
| 1885 | 2745 | 217196 | 43 | 1392 | 25 | 369 | 14 | 283 | 1 |
| 1886 | 2109 | 170084 | 19 | 834 | 7 | 87 | 9 | 166 | 3 |
| 1887 | 2814 | 240651 | 35 | 1305 | 9 | 145 | 21 | 439 | 2 |
| 1888 | 3281 | 310979 | 60 | 1730 | 19 | 326 | 38 | 761 | 1 |
| 1889 | 2958 | 251644 | 33 | 636 | 22 | 361 | 9 | 131 | — |
| 1890 | 2955 | 269858 | 17 | 432 | 14 | 216 | 2 | 33 | — |
| 1891 | 2851 | 253847 | 21 | 1837 | 7 | 146 | 4 | 56 | 3 |
| Итого | 25089 | 2131078 | 307 | 10414 | 147 | 2324 | 121 | 2383 | 12 |
| Отошло | 2852 | 215355 | 39 | 766 | 39 | 766 | — | — | — |
| 1883 | 2571 | 198857 | 35 | 1053 | 32 | 498 | — | — | — |
| 1884 | 2709 | 215469 | 45 | 1775 | 38 | 622 | 1 | 30 | — |
| 1885 | 2145 | 171030 | 18 | 693 | 16 | 253 | — | — | — |
| 1886 | 2628 | 232324 | 34 | 900 | 32 | 620 | — | — | — |
| 1887 | 3312 | 309749 | 56 | 1437 | 54 | 1009 | — | — | — |
| 1888 | 2589 | 236991 | 30 | 647 | 25 | 385 | 4 | 57 | 1 |
| 1889 | 2910 | 268156 | 15 | 223 | 14 | 210 | 1 | 13 | — |
| 1890 | 2698 | 246569 | 21 | 1951 | 8 | 146 | 3 | 56 | 10 |
| 1891 | 24514 | 2094700 | 293 | 9378 | 258 | 4509 | 9 | 156 | 25 |
| Итого | 25089 | 2131078 | 307 | 10414 | 147 | 2324 | 121 | 2383 | 12 |

| Подъ какиими флагами пришли и отошли суда | | | | | | | | | |
|---|-------|---------|-----|-------|-----|------|-----|------|----|
| въ каботажномъ плавани было | | | | | | | | | |
| Парусныхъ | | | | | | | | | |
| Въ товарищ. | | | | | | | | | |
| Съ баласт. | | | | | | | | | |
| Суд. | | | | | | | | | |
| Ласт. | | | | | | | | | |
| 1883 | 2914 | 218703 | 44 | 1108 | 24 | 395 | 15 | 346 | 2 |
| 1884 | 2532 | 198116 | 35 | 1110 | 20 | 279 | 9 | 168 | 3 |
| 1885 | 2745 | 217196 | 43 | 1392 | 25 | 369 | 14 | 283 | 1 |
| 1886 | 2109 | 170084 | 19 | 834 | 7 | 87 | 9 | 166 | 3 |
| 1887 | 2814 | 240651 | 35 | 1305 | 9 | 145 | 21 | 439 | 2 |
| 1888 | 3281 | 310979 | 60 | 1730 | 19 | 326 | 38 | 761 | 1 |
| 1889 | 2958 | 251644 | 33 | 636 | 22 | 361 | 9 | 131 | — |
| 1890 | 2955 | 269858 | 17 | 432 | 14 | 216 | 2 | 33 | — |
| 1891 | 2851 | 253847 | 21 | 1837 | 7 | 146 | 4 | 56 | 3 |
| Итого | 25089 | 2131078 | 307 | 10414 | 147 | 2324 | 121 | 2383 | 12 |
| Отошло | 2852 | 215355 | 39 | 766 | 39 | 766 | — | — | — |
| 1883 | 2571 | 198857 | 35 | 1053 | 32 | 498 | — | — | — |
| 1884 | 2709 | 215469 | 45 | 1775 | 38 | 622 | 1 | 30 | — |
| 1885 | 2145 | 171030 | 18 | 693 | 16 | 253 | — | — | — |
| 1886 | 2628 | 232324 | 34 | 900 | 32 | 620 | — | — | — |
| 1887 | 3312 | 309749 | 56 | 1437 | 54 | 1009 | — | — | — |
| 1888 | 2589 | 236991 | 30 | 647 | 25 | 385 | 4 | 57 | 1 |
| 1889 | 2910 | 268156 | 15 | 223 | 14 | 210 | 1 | 13 | — |
| 1890 | 2698 | 246569 | 21 | 1951 | 8 | 146 | 3 | 56 | 10 |
| 1891 | 24514 | 2094700 | 293 | 9378 | 258 | 4509 | 9 | 156 | 25 |
| Итого | 25089 | 2131078 | 307 | 10414 | 147 | 2324 | 121 | 2383 | 12 |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ЕЙСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | | |
|--------|-----------------------------|--------|------|--------|------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-------|------|--------|------|-----------|-------|-------|-------|--------|-----------------------------|-------|------|--------|------|-----------|-------|-------|-------|--------|-----------------------------|-------|------|--------|-------|-----------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | 681 | 41063 | 54 | 12927 | 1 | 57 | 36 | 5019 | 3 | 1340 | 14 | 5911 | 697 | 28736 | 109 | 2024 | 142 | 5544 | 335 | 19343 | 48 | 1825 | 697 | 28736 | 109 | 2024 | 142 | 5544 | 335 | 19343 | 48 | 1825 | 697 | 28736 | 109 | 2024 | 142 | 5544 | 335 | 19343 | 48 | 1825 |
| 1883 | 681 | 41063 | 54 | 12927 | 1 | 57 | 36 | 5019 | 3 | 1340 | 14 | 5911 | 697 | 28736 | 109 | 2024 | 142 | 5544 | 335 | 19343 | 48 | 1825 | 697 | 28736 | 109 | 2024 | 142 | 5544 | 335 | 19343 | 48 | 1825 | 697 | 28736 | 109 | 2024 | 142 | 5544 | 335 | 19343 | 48 | 1825 |
| 1884 | 653 | 36924 | 39 | 9412 | 4 | 484 | 22 | 2151 | — | — | 13 | 5777 | 614 | 27512 | 115 | 2925 | 92 | 3551 | 298 | 17596 | 109 | 3440 | 614 | 27512 | 115 | 2925 | 92 | 3551 | 298 | 17596 | 109 | 3440 | 614 | 27512 | 115 | 2925 | 92 | 3551 | 298 | 17596 | 109 | 3440 |
| 1885 | 665 | 40047 | 39 | 16041 | 2 | 382 | 44 | 3278 | — | — | 23 | 10371 | 596 | 30006 | 114 | 2190 | 124 | 4765 | 300 | 20353 | 58 | 2758 | 596 | 30006 | 114 | 2190 | 124 | 4765 | 300 | 20353 | 58 | 2758 | 596 | 30006 | 114 | 2190 | 124 | 4765 | 300 | 20353 | 58 | 2758 |
| 1886 | 731 | 48887 | 64 | 8058 | 3 | 295 | 19 | 1929 | 1 | 449 | 11 | 5386 | 697 | 40829 | 94 | 1539 | 118 | 4214 | 368 | 26294 | 117 | 8782 | 697 | 40829 | 94 | 1539 | 118 | 4214 | 368 | 26294 | 117 | 8782 | 697 | 40829 | 94 | 1539 | 118 | 4214 | 368 | 26294 | 117 | 8782 |
| 1887 | 775 | 51998 | 64 | 12487 | 3 | 59 | 50 | 6497 | — | — | 13 | 5931 | 711 | 39511 | 87 | 1446 | 101 | 3590 | 387 | 26527 | 136 | 7948 | 711 | 39511 | 87 | 1446 | 101 | 3590 | 387 | 26527 | 136 | 7948 | 711 | 39511 | 87 | 1446 | 101 | 3590 | 387 | 26527 | 136 | 7948 |
| 1888 | 854 | 65131 | 77 | 21298 | 2 | 128 | 39 | 4520 | 1 | 330 | 33 | 16493 | 777 | 43833 | 69 | 1362 | 151 | 6160 | 436 | 30521 | 121 | 5790 | 777 | 43833 | 69 | 1362 | 151 | 6160 | 436 | 30521 | 121 | 5790 | 777 | 43833 | 69 | 1362 | 151 | 6160 | 436 | 30521 | 121 | 5790 |
| 1889 | 1102 | 83978 | 84 | 22431 | — | — | 51 | 5938 | — | — | 33 | 16493 | 1018 | 61547 | 89 | 2068 | 151 | 6150 | 463 | 32275 | 151 | 21054 | 1018 | 61547 | 89 | 2068 | 151 | 6150 | 463 | 32275 | 151 | 21054 | 1018 | 61547 | 89 | 2068 | 151 | 6150 | 463 | 32275 | 151 | 21054 |
| 1890 | 1175 | 83716 | 52 | 10900 | — | — | — | — | — | — | 14 | 6803 | 1123 | 72816 | 87 | 1949 | 116 | 4803 | 643 | 49531 | 277 | 16533 | 1123 | 72816 | 87 | 1949 | 116 | 4803 | 643 | 49531 | 277 | 16533 | 1123 | 72816 | 87 | 1949 | 116 | 4803 | 643 | 49531 | 277 | 16533 |
| 1891 | 989 | 73326 | 39 | 7637 | — | — | 30 | 3409 | — | — | 9 | 4228 | 950 | 65689 | 58 | 1315 | 122 | 4853 | 536 | 40501 | 234 | 19020 | 950 | 65689 | 58 | 1315 | 122 | 4853 | 536 | 40501 | 234 | 19020 | 950 | 65689 | 58 | 1315 | 122 | 4853 | 536 | 40501 | 234 | 19020 |
| Итого | 7625 | 531070 | 512 | 120591 | 13 | 1415 | 329 | 39833 | 5 | 2118 | 165 | 77225 | 7113 | 410479 | 815 | 16758 | 1117 | 43630 | 3768 | 262941 | 1415 | 87150 | 7113 | 410479 | 815 | 16758 | 1117 | 43630 | 3768 | 262941 | 1415 | 87150 | 7113 | 410479 | 815 | 16758 | 1117 | 43630 | 3768 | 262941 | 1415 | 87150 |
| Ошло | 677 | 40659 | 54 | 12927 | 37 | 5076 | — | — | 17 | 7951 | — | — | 623 | 28332 | 135 | 5294 | 104 | 1866 | 306 | 17329 | 78 | 3743 | 623 | 28332 | 135 | 5294 | 104 | 1866 | 306 | 17329 | 78 | 3743 | 623 | 28332 | 135 | 5294 | 104 | 1866 | 306 | 17329 | 78 | 3743 |
| 1883 | 677 | 40659 | 54 | 12927 | 37 | 5076 | — | — | 17 | 7951 | — | — | 623 | 28332 | 135 | 5294 | 104 | 1866 | 306 | 17329 | 78 | 3743 | 623 | 28332 | 135 | 5294 | 104 | 1866 | 306 | 17329 | 78 | 3743 | 623 | 28332 | 135 | 5294 | 104 | 1866 | 306 | 17329 | 78 | 3743 |
| 1884 | 653 | 36924 | 39 | 9412 | 26 | 3635 | — | — | 13 | 5777 | — | — | 614 | 27512 | 98 | 3649 | 109 | 2827 | 293 | 18653 | 114 | 4183 | 614 | 27512 | 98 | 3649 | 109 | 2827 | 293 | 18653 | 114 | 4183 | 614 | 27512 | 98 | 3649 | 109 | 2827 | 293 | 18653 | 114 | 4183 |
| 1885 | 664 | 46032 | 30 | 16095 | 47 | 5724 | — | — | 23 | 10371 | — | — | 594 | 29937 | 122 | 4160 | 114 | 2666 | 316 | 20754 | 42 | 2357 | 594 | 29937 | 122 | 4160 | 114 | 2666 | 316 | 20754 | 42 | 2357 | 594 | 29937 | 122 | 4160 | 114 | 2666 | 316 | 20754 | 42 | 2357 |
| 1886 | 783 | 48924 | 35 | 8259 | 22 | 2224 | — | — | 12 | 5574 | — | 461 | 698 | 40665 | 106 | 3672 | 108 | 2118 | 423 | 30790 | 61 | 4085 | 698 | 40665 | 106 | 3672 | 108 | 2118 | 423 | 30790 | 61 | 4085 | 698 | 40665 | 106 | 3672 | 108 | 2118 | 423 | 30790 | 61 | 4085 |
| 1887 | 760 | 51617 | 64 | 12487 | 50 | 6418 | 1 | 138 | 13 | 5931 | — | — | 696 | 39130 | 84 | 2927 | 89 | 1728 | 416 | 29557 | 107 | 4918 | 696 | 39130 | 84 | 2927 | 89 | 1728 | 416 | 29557 | 107 | 4918 | 696 | 39130 | 84 | 2927 | 89 | 1728 | 416 | 29557 | 107 | 4918 |
| 1888 | 857 | 65194 | 77 | 21298 | 41 | 4648 | — | — | 33 | 15525 | 3 | 1125 | 780 | 43896 | 100 | 4132 | 127 | 3562 | 431 | 31298 | 122 | 4904 | 780 | 43896 | 100 | 4132 | 127 | 3562 | 431 | 31298 | 122 | 4904 | 780 | 43896 | 100 | 4132 | 127 | 3562 | 431 | 31298 | 122 | 4904 |
| 1889 | 1101 | 83939 | 84 | 22431 | 50 | 5842 | 1 | 96 | 33 | 16493 | — | — | 1017 | 61508 | 122 | 4916 | 117 | 3229 | 586 | 45544 | 192 | 7809 | 1017 | 61508 | 122 | 4916 | 117 | 3229 | 586 | 45544 | 192 | 7809 | 1017 | 61508 | 122 | 4916 | 117 | 3229 | 586 | 45544 | 192 | 7809 |
| 1890 | 1176 | 83716 | 52 | 10900 | 38 | 4092 | — | — | 14 | 6808 | — | — | 1124 | 72896 | 100 | 4113 | 104 | 2649 | 732 | 60363 | 188 | 5701 | 1124 | 72896 | 100 | 4113 | 104 | 2649 | 732 | 60363 | 188 | 5701 | 1124 | 72896 | 100 | 4113 | 104 | 2649 | 732 | 60363 | 188 | 5701 |
| 1891 | 982 | 73143 | 39 | 7637 | 29 | 3255 | 1 | 124 | 9 | 4228 | — | — | 943 | 65506 | 81 | 3468 | 92 | 2517 | 633 | 54675 | 137 | 4849 | 943 | 65506 | 81 | 3468 | 92 | 2517 | 633 | 54675 | 137 | 4849 | 943 | 65506 | 81 | 3468 | 92 | 2517 | 633 | 54675 | 137 | 4849 |
| Итого | 7603 | 530158 | 514 | 120846 | 340 | 40944 | 3 | 358 | 167 | 77958 | 4 | 1586 | 7089 | 409312 | 948 | 36341 | 964 | 23262 | 4136 | 307163 | 1041 | 42546 | 7089 | 409312 | 948 | 36341 | 964 | 23262 | 4136 | 307163 | 1041 | 42546 | 7089 | 409312 | 948 | 36341 | 964 | 23262 | 4136 | 307163 | 1041 | 42546 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | Германскій | Голландскій | Английскій | Французскій | Итальянскій | Австрийскій | Бельгійскій | Турецкій | Греческій | Другія государства |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|-----------|--------------------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | 4 | 1696 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 2 | 94 | 10 | 4316 | — | 2 | 744 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 4 | 349 | 10 | 4316 | — | 2 | 744 | — | — | — | — | — | — | — | — |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ТЕМЕРЬКНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | Всего по Тем- рокамскому порту | | | | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | ПАРОВЫХЪ | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | ПАРОВЫХЪ | | | |
|--------|-----------------------------------|--------|-------------|-------|--------------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|---------------------------------|-------|-------------------------|--------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|
| | Въ заграничн. плаваніи было | | Съ товарищ. | | Съ балласт. | | Съ товарищ. | | Съ балласт. | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Съ товарищ. | | Съ балласт. | | Съ товарищ. | | Съ балласт. | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. |
| Пришло | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. |
| 1883 | 462 | 22723 | 56 | 7760 | 2 | 66 | 49 | 5494 | — | — | 5 | 2200 | 406 | 14963 | 226 | 5800 | 61 | 1404 | 110 | 7245 |
| 1884 | 462 | 19023 | 24 | 4770 | — | 2 | 18 | 2825 | — | — | 6 | 3625 | 438 | 15153 | 206 | 5524 | 87 | 2016 | 134 | 7277 |
| 1885 | 517 | 33915 | 66 | 15844 | 44 | 6017 | 44 | 6017 | — | — | 18 | 8461 | 438 | 15153 | 191 | 5896 | 102 | 2374 | 152 | 9158 |
| 1886 | 488 | 29277 | 39 | 3368 | 28 | 3975 | 37 | 6799 | 1 | 567 | 10 | 4826 | 449 | 19909 | 170 | 4674 | 103 | 2596 | 166 | 11539 |
| 1887 | 461 | 38452 | 65 | 20366 | — | — | 37 | 6799 | — | — | 28 | 13567 | 396 | 18086 | 150 | 4320 | 105 | 2396 | 136 | 11128 |
| 1888 | 403 | 37240 | 65 | 21115 | 1 | 197 | 33 | 5731 | — | — | 31 | 15187 | 338 | 16125 | 116 | 3062 | 100 | 2212 | 122 | 10851 |
| 1889 | 337 | 21107 | 31 | 6162 | — | — | 22 | 1604 | — | — | 9 | 4558 | 306 | 14945 | 142 | 3647 | 60 | 1414 | 100 | 9823 |
| 1890 | 273 | 18190 | 11 | 3368 | — | — | 5 | 177 | — | — | 6 | 3191 | 262 | 14822 | 95 | 2646 | 58 | 1794 | 108 | 10120 |
| 1891 | 324 | 18141 | 9 | 2222 | — | — | 6 | 700 | — | — | 3 | 1592 | 315 | 15919 | 116 | 2989 | 76 | 2169 | 118 | 10442 |
| Итого | 3727 | 238968 | 366 | 90975 | 5 | 471 | 242 | 32442 | 3 | 1725 | 116 | 56337 | 3361 | 147993 | 1412 | 38558 | 752 | 18375 | 1141 | 87285 |
| Отшло | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. |
| 1883 | 462 | 22723 | 56 | 7760 | 50 | 5522 | 1 | 38 | 5 | 2200 | — | — | 406 | 14963 | 208 | 4733 | 79 | 2471 | 105 | 7022 |
| 1884 | 462 | 19923 | 27 | 4836 | 21 | 2011 | — | — | 6 | 2825 | — | — | 438 | 15087 | 216 | 5142 | 74 | 2332 | 139 | 7287 |
| 1885 | 515 | 33873 | 67 | 15832 | 47 | 6213 | — | — | 19 | 9181 | 1 | 438 | 448 | 18041 | 179 | 4678 | 111 | 3562 | 152 | 9158 |
| 1886 | 489 | 29278 | 40 | 9409 | 29 | 4016 | — | — | 11 | 5393 | — | — | 397 | 19869 | 204 | 5060 | 70 | 2211 | 156 | 11207 |
| 1887 | 462 | 38374 | 65 | 20366 | 36 | 6787 | 1 | 12 | 28 | 13567 | — | — | 397 | 18086 | 174 | 4064 | 81 | 2650 | 131 | 10474 |
| 1888 | 403 | 37240 | 66 | 21139 | 35 | 5952 | — | — | 31 | 15187 | — | — | 337 | 16101 | 143 | 3271 | 72 | 1979 | 122 | 10851 |
| 1889 | 336 | 20950 | 31 | 6162 | 22 | 1604 | — | — | 9 | 4558 | — | — | 305 | 14788 | 156 | 3607 | 47 | 1464 | 98 | 9805 |
| 1890 | 270 | 18143 | 11 | 3368 | 5 | 177 | — | — | 6 | 3191 | — | — | 314 | 14775 | 104 | 2950 | 47 | 1465 | 107 | 10269 |
| 1891 | 323 | 18117 | 9 | 2222 | 6 | 700 | — | — | 3 | 1522 | — | — | 314 | 15895 | 158 | 4225 | 33 | 9043 | 119 | 10572 |
| Итого | 3722 | 238621 | 372 | 91094 | 251 | 32982 | 2 | 50 | 118 | 57624 | 1 | 438 | 3350 | 147327 | 1542 | 37730 | 614 | 19043 | 1129 | 86145 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Румынскій | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Пришло | 2 | 292 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 1 | 48 | 1 | 344 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 1 | 55 | 1 | 421 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | 2 | 755 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 4 | 395 | 4 | 1520 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отшло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 2 | 292 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 3 | 66 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 2 | 36 | 1 | 344 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 1 | 41 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 1 | 55 | 1 | 421 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 1 | 24 | 2 | 755 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 10 | 514 | 4 | 1520 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ДВИЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО АНАПСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | Всего по Анапскому порту | | | | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | |
|---------|--------------------------|--------|------|-------|----------------------------|-------|-------------|-------|-------------|--------|------------------------------|-------|-------------|-------|-------------|--------|-------|--------|------|
| | | | | | Въ загранич. плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | | | |
| | | | | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | | | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | | |
| Прійшло | 27 | 2082 | 7 | 102 | 17 | 611 | 3 | 1369 | 327 | 46459 | 41 | 1738 | 40 | 1436 | 135 | 30830 | 11 | 3455 | |
| 1883 | 254 | 48541 | 5 | 81 | 11 | 203 | — | — | 216 | 43125 | 47 | 1096 | 26 | 491 | 128 | 38139 | 15 | 3399 | |
| 1884 | 232 | 43409 | 16 | 284 | 2 | 35 | — | — | 193 | 37520 | 42 | 1240 | 36 | 867 | 108 | 32915 | 7 | 2498 | |
| 1885 | 209 | 38210 | 21 | 690 | 13 | 227 | — | — | 226 | 43839 | 46 | 1407 | 28 | 744 | 75 | 19619 | 17 | 22069 | |
| 1886 | 247 | 45364 | 21 | 1525 | 18 | 178 | — | — | 225 | 43895 | 38 | 1223 | 33 | 988 | 137 | 38301 | 17 | 21383 | |
| 1887 | 253 | 45063 | 28 | 1388 | 10 | 166 | — | — | 244 | 63209 | 13 | 393 | 15 | 472 | 167 | 49021 | 49 | 13323 | |
| 1888 | 294 | 65479 | 50 | 2270 | 6 | 105 | 41 | 804 | 3 | 1361 | 24 | 74199 | 29 | 904 | 306 | 64073 | 33 | 8916 | |
| 1889 | 310 | 77155 | 30 | 2956 | 18 | 23 | 361 | 6 | 2577 | 280 | 74199 | 20 | 823 | 12 | 306 | 206 | 64073 | 33 | 8916 |
| 1890 | 280 | 88318 | 16 | 2807 | 9 | 155 | — | — | 264 | 85511 | 10 | 562 | 19 | 460 | 190 | 70843 | 35 | 13385 | |
| 1891 | 299 | 97441 | 3 | 36 | 9 | 124 | — | — | 285 | 95747 | 15 | 583 | 12 | 210 | 202 | 76155 | 56 | 18820 | |
| Итого | 2378 | 549000 | 53 | 897 | 141 | 2747 | — | — | 2160 | 533304 | 291 | 9386 | 221 | 5974 | 1348 | 428996 | 300 | 89048 | |
| Остало | 27 | 2082 | 24 | 713 | — | — | — | — | 208 | 43571 | 53 | 2219 | 6 | 224 | 130 | 35099 | 19 | 6029 | |
| 1883 | 235 | 45553 | 16 | 284 | 2 | 35 | — | — | 216 | 43125 | 66 | 1340 | 7 | 247 | 129 | 38204 | 14 | 3334 | |
| 1884 | 232 | 43409 | 19 | 728 | 1 | 17 | — | — | 190 | 37520 | 72 | 2010 | 3 | 59 | 102 | 32190 | 13 | 3223 | |
| 1885 | 209 | 38210 | 21 | 1518 | 13 | 227 | — | — | 226 | 42638 | 68 | 1852 | 8 | 338 | 51 | 17268 | 99 | 23180 | |
| 1886 | 247 | 44156 | 21 | 1465 | 30 | 519 | — | — | 222 | 43618 | 63 | 1919 | 5 | 215 | 113 | 31868 | 91 | 9616 | |
| 1887 | 253 | 45063 | 31 | 1465 | 30 | 519 | — | — | 222 | 43618 | 63 | 1919 | 5 | 215 | 113 | 31868 | 91 | 9616 | |
| 1888 | 294 | 65479 | 51 | 2322 | 48 | 935 | 2 | 26 | 243 | 63157 | 25 | 707 | 2 | 106 | 136 | 40838 | 80 | 21506 | |
| 1889 | 308 | 77065 | 30 | 2969 | 23 | 377 | 1 | 15 | 278 | 74096 | 37 | 928 | 3 | 201 | 184 | 58142 | 54 | 14825 | |
| 1890 | 280 | 88318 | 16 | 2807 | 10 | 175 | 1 | 16 | 264 | 85511 | 33 | 934 | 6 | 349 | 183 | 70046 | 42 | 14182 | |
| 1891 | 299 | 97441 | 14 | 1694 | 10 | 168 | 1 | 10 | 285 | 95747 | 23 | 469 | 4 | 303 | 202 | 74105 | 56 | 20870 | |
| Итого | 2357 | 544814 | 195 | 3733 | 6 | 84 | — | — | 2132 | 528945 | 440 | 12378 | 44 | 2042 | 1230 | 397760 | 418 | 116765 | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИБЛИЖИЛИСЬ КЪ ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Германский | | Голландский | | Английский | | Французский | | Итальянский | | Австрийский | | Испанский | | Турецкий | | Греческий | | Другія государства | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 3 | 85 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 942 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 | 480 | 2 | 575 | — | — |
| 1884 | — | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 284 | — | 1 | 428 | — | — |
| 1885 | 1 | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 246 | — | — | — | — | — |
| 1886 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1239 | — | — | — | — | — | — | — | 18 | 275 | — | — | — | — | — |
| 1887 | 1 | — | 2 | 29 | — | — | — | — | — | — | 2 | 946 | — | — | — | — | — | — | — | 25 | 413 | — | — | — | — | — |
| 1888 | 5 | 120 | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 2 | 938 | — | — | — | — | — | — | — | 41 | 640 | 2 | 512 | — | — | — |
| 1889 | 4 | 679 | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 2 | 1075 | — | — | — | — | — | — | — | 22 | 352 | 2 | 850 | — | — | — |
| 1890 | 2 | 691 | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 3 | 1925 | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 191 | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | 1 | 582 | — | — | — | — | — | — | 2 | 934 | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 178 | — | — | — | — | — |
| Итого | 16 | 1602 | 3 | 611 | — | — | — | — | — | — | 14 | 7999 | — | — | — | — | — | — | — | 178 | 3059 | 7 | 2425 | — | — | — |
| Остало | 3 | 85 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 942 | — | — | — | — | — | — | — | 20 | 480 | 2 | 575 | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 284 | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 274 | 1 | 428 | — | — | — |
| 1885 | 2 | 26 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | 257 | — | — | — | — | — |
| 1886 | 2 | 22 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1239 | — | — | — | — | — | — | — | 25 | 413 | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | 5 | 106 | — | — | — | — | — | — | 2 | 946 | — | — | — | — | — | — | — | 41 | 640 | 2 | 572 | — | — | — |
| 1888 | 6 | 172 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 938 | — | — | — | — | — | — | — | 22 | 352 | 2 | 850 | — | — | — |
| 1889 | 4 | 692 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 1075 | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 191 | — | — | — | — | — |
| 1890 | 2 | 691 | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 1925 | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 178 | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | 1 | 582 | — | — | — | — | — | — | 2 | 934 | — | — | — | — | — | — | — | 11 | 178 | — | — | — | — | — |
| Итого | 19 | 1688 | 6 | 688 | — | — | — | — | — | — | 14 | 7999 | — | — | — | — | — | — | — | 179 | 3069 | 7 | 2425 | — | — | — |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО НОВОРОССИЙСКОМУ ПОРТУ ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | Паровыхъ | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | |
|--------|----------------------------|---------|-------------|--------|-------------|-------|-------------|-------|------------------------------|--------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|-------|-------------|---------|-------------|---------|
| | Въ загранич. плаваніи было | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ балласт. | | Съ балласт. | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | | Съ товаромъ | | Съ балласт. | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 273 | 64781 | 4 | 1313 | 1 | 192 | 2 | 761 | 1 | 360 | 269 | 63468 | 59 | 1860 | 4 | 152 | 194 | 58855 | 12 | 3101 |
| 1884 | 340 | 93017 | 7 | 2671 | 1 | 93 | 6 | 2578 | — | — | 333 | 90346 | 53 | 2218 | 5 | 183 | 265 | 86193 | 10 | 1752 |
| 1885 | 404 | 99838 | 10 | 1601 | 3 | 525 | 2 | 1041 | — | — | 397 | 98237 | 82 | 3343 | 7 | 257 | 191 | 91059 | 17 | 3578 |
| 1886 | 430 | 101740 | 10 | 1414 | 4 | 848 | 5 | 81 | 455 | — | 420 | 100326 | 56 | 2417 | 10 | 151 | 317 | 89634 | 37 | 8154 |
| 1887 | 525 | 121481 | 32 | 5627 | 4 | 261 | 5 | 66 | 7 | 3128 | 493 | 115854 | 92 | 4217 | 9 | 318 | 332 | 97587 | 60 | 13732 |
| 1888 | 692 | 174287 | 72 | 22770 | 3 | 236 | 11 | 565 | 24 | 8792 | 34 | 13177 | 620 | 115157 | 92 | 4287 | 11 | 480 | 410 | 129246 |
| 1889 | 873 | 263114 | 196 | 90653 | 2 | 58 | 10 | 1008 | 18 | 6451 | 166 | 83136 | 677 | 172461 | 118 | 4657 | 9 | 419 | 475 | 175297 |
| 1890 | 942 | 345832 | 263 | 143510 | 2 | 144 | 11 | 5896 | 240 | 136567 | 679 | 202362 | 90 | 4215 | 5 | 168 | 497 | 175663 | 87 | 22276 |
| 1891 | 1000 | 355085 | 205 | 111484 | 2 | 144 | 11 | 967 | 27 | 14898 | 795 | 243601 | 77 | 3246 | 7 | 240 | 592 | 207376 | 119 | 32739 |
| Итого | 5479 | 1619175 | 796 | 381043 | 19 | 2264 | 56 | 3718 | 97 | 43074 | 4683 | 1331987 | 624 | 30460 | 67 | 2368 | 3373 | 1088410 | 524 | 116894 |
| Ошло | 272 | 64755 | 4 | 1313 | — | — | 1 | 192 | 1 | 371 | 2 | 750 | 268 | 63442 | 40 | 1280 | 23 | 752 | 174 | 8705 |
| 1883 | 339 | 92826 | 7 | 2703 | 1 | 125 | — | 991 | 4 | 1587 | 332 | 90123 | 36 | 1593 | 20 | 627 | 273 | 87343 | 3 | 560 |
| 1884 | 402 | 99795 | 5 | 1341 | 2 | 282 | 2 | 1041 | — | — | 397 | 98454 | 37 | 1539 | 52 | 2278 | 269 | 91337 | 39 | 13300 |
| 1885 | 431 | 101875 | 11 | 1549 | 6 | 1002 | 4 | 62 | — | — | 420 | 100326 | 33 | 1423 | 33 | 1145 | 303 | 83527 | 51 | 14231 |
| 1887 | 522 | 121034 | 29 | 5352 | 4 | 259 | 4 | 55 | 5 | 985 | 493 | 115862 | 31 | 1691 | 71 | 2857 | 271 | 87643 | 100 | 23491 |
| 1888 | 685 | 172956 | 58 | 19100 | 8 | 477 | 3 | 258 | 32 | 13748 | 15 | 4617 | 627 | 153856 | 38 | 1846 | 66 | 9937 | 370 | 115948 |
| 1889 | 871 | 261268 | 187 | 87069 | 10 | 1021 | 1 | 13 | 162 | 82503 | 14 | 3532 | 684 | 174199 | 45 | 2099 | 79 | 2876 | 480 | 147270 |
| 1890 | 943 | 345778 | 264 | 145008 | 11 | 837 | 2 | 142 | 239 | 133911 | 12 | 10018 | 679 | 200700 | 37 | 1746 | 58 | 2805 | 485 | 165886 |
| 1891 | 1004 | 357459 | 211 | 114547 | 10 | 853 | 1 | 14 | 194 | 110419 | 6 | 3161 | 793 | 242912 | 52 | 2262 | 32 | 1224 | 577 | 211561 |
| Итого | 5469 | 1617746 | 776 | 377982 | 52 | 5086 | 17 | 754 | 637 | 343969 | 70 | 282031 | 4693 | 1239764 | 349 | 15479 | 434 | 17301 | 3222 | 1033220 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТШЛИ СУДА

| Годы | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгійскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | | |
|-------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|---|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 1 | 93 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 1 | 125 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 3 | 524 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 20 | 3002 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 38 | 10313 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 29 | 7001 | 8 | 4593 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 4 | 4120 | 11 | 6477 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 4 | 2323 | 4 | 2186 | 12 | 6897 | 7 | 3305 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 100 | 27501 | 23 | 13256 | 12 | 6897 | 13 | 6436 | 2 | 57 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 1 | 125 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 3 | 524 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 20 | 3246 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 26 | 7438 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 23 | 5064 | 8 | 4593 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 5 | 5752 | 11 | 6477 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 6 | 3012 | 4 | 2186 | 12 | 6897 | 12 | 6897 | 13 | 6436 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 84 | 25161 | 23 | 13256 | 12 | 6897 | 13 | 6436 | 2 | 57 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ГЕЛЕНДЖИГСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | Паровыхъ | | | | Въ каботажномъ плаваніи | | | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | |
|--------|-----------------------------|-------|-----------|-------|----------|-------|------------------------------|-------|-------------------------|-------|----------|-------|------------------------------|-------|-----------|-------|----------|-------|------------------------------|-------|
| | Въ заграничн. плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | 6 | 190 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 6 | 206 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 8 | 159 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 8 | 180 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 7 | 894 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 37 | 894 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 38 | 1124 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 60 | 1663 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 57 | 2062 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 97 | 7984 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 316 | 14462 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | 6 | 190 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 6 | 206 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 8 | 159 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 8 | 180 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 7 | 894 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 37 | 894 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 41 | 1157 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 60 | 1663 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 57 | 2062 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 97 | 7984 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 319 | 14495 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|--------|---------|------|-----------------------|------|---------|------|------------|------|-------------|------|------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|-------------|------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|------|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | |
| | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Ласт. | Суд. |
| Пришло | 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ДЖУБГСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|---------------------------|--------|------|-------|------|-----------|------|-------|------|-------|-------------------------|--------|------|-------|------|----------|------|-------|------|-------|
| | Всего по Джубгскому порту | | | | | Парусныхъ | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | 74 | 21071 | — | — | — | — | — | — | — | — | 74 | 21071 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 67 | 19086 | — | — | — | — | — | — | — | — | 67 | 19086 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 74 | 21529 | — | — | — | — | — | — | — | — | 74 | 21529 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 72 | 20340 | — | — | — | — | — | — | — | — | 72 | 20340 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 72 | 20346 | — | — | — | — | — | — | — | — | 72 | 20346 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 60 | 16360 | — | — | — | — | — | — | — | — | 60 | 16360 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 63 | 17736 | — | — | — | — | — | — | — | — | 63 | 17736 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 75 | 28519 | — | — | — | — | — | — | — | — | 75 | 28519 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 94 | 35274 | — | — | — | — | — | — | — | — | 94 | 35274 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 651 | 200271 | — | — | — | — | — | — | — | — | 651 | 200271 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | 74 | 21071 | — | — | — | — | — | — | — | — | 74 | 21071 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 67 | 19086 | — | — | — | — | — | — | — | — | 67 | 19086 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 74 | 21529 | — | — | — | — | — | — | — | — | 74 | 21529 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 72 | 20340 | — | — | — | — | — | — | — | — | 72 | 20340 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 72 | 20346 | — | — | — | — | — | — | — | — | 72 | 20346 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 60 | 16360 | — | — | — | — | — | — | — | — | 60 | 16360 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 63 | 17736 | — | — | — | — | — | — | — | — | 63 | 17736 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 75 | 28519 | — | — | — | — | — | — | — | — | 75 | 28519 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 94 | 35274 | — | — | — | — | — | — | — | — | 94 | 35274 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 651 | 200271 | — | — | — | — | — | — | — | — | 651 | 200271 | — | — | — | — | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | ПРИШЛИ | | | | | | | | | | ОТОШЛИ | | | | | | | | | |
|--------|---------|-------|------|-------|------|---------|------|-------|------|-------|------------|-------|------|-------|------|-------------|------|-------|------|-------|
| | Русскій | | | | | Датскій | | | | | Германскій | | | | | Голландскій | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ДВІЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ВЕЛЪЯМИНОВСКОМУ (Туансе) ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ |
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

| ГОДЫ | Всего въѣз- на морскомъ (Таупсе) порту | | | | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|--------|--|--------|------|-------|------------------------------|-------|------|-------|----------|-------|------|-------|-----------------------------|--------|------|-------|----------|-------|------|--------|-----|--------|
| | | | | | Въ загранич- ное плаваніе | | | | Паровыхъ | | | | Въ каботаж- ное плаваніе | | | | Паровыхъ | | | | | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 111 | 30245 | 3 | 58 | 1 | 17 | 2 | 41 | — | — | — | — | 108 | 30187 | 6 | 91 | 1 | 15 | 85 | 24992 | 16 | 5089 |
| 1884 | 109 | 32255 | 1 | 13 | 1 | 13 | 1 | 10 | — | — | — | — | 108 | 32242 | 5 | 214 | 2 | 67 | 90 | 28314 | 11 | 3847 |
| 1885 | 113 | 33347 | 1 | 10 | — | — | — | — | — | — | — | — | 112 | 33337 | 5 | 107 | — | — | 95 | 14697 | 66 | 18533 |
| 1886 | 109 | 30586 | — | 163 | — | — | — | 4 | 163 | — | — | — | 109 | 30586 | 5 | 141 | — | — | 95 | 27868 | 9 | 2577 |
| 1887 | 109 | 32055 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 105 | 31892 | 4 | 149 | 1 | 19 | 91 | 27862 | 10 | 3881 |
| 1888 | 189 | 59278 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 189 | 59278 | 5 | 123 | 1 | 19 | 119 | 37420 | 64 | 21716 |
| 1889 | 240 | 80840 | 4 | 100 | — | — | 4 | 100 | — | — | — | — | 236 | 80740 | 1 | 10 | — | — | 164 | 54652 | 71 | 26078 |
| 1890 | 271 | 102464 | 1 | 25 | 1 | 15 | 1 | 25 | — | — | — | — | 270 | 102439 | 1 | 19 | 1 | 17 | 180 | 68997 | 88 | 33408 |
| 1891 | 314 | 115012 | 1 | 1891 | 1 | 15 | — | — | — | — | — | — | 313 | 114997 | 2 | 20 | 1 | 17 | 226 | 85312 | 84 | 29648 |
| Итого | 1565 | 516082 | 15 | 384 | 3 | 45 | 12 | 339 | — | — | — | — | 1550 | 515698 | 34 | 874 | 6 | 135 | 1091 | 370114 | 419 | 144575 |
| Отшло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | 111 | 30246 | 4 | 71 | 4 | 71 | — | — | — | — | — | — | 107 | 30175 | 5 | 77 | 1 | 11 | 71 | 21070 | 30 | 9017 |
| 1884 | 109 | 32255 | 1 | 13 | 1 | 13 | — | — | — | — | — | — | 108 | 32242 | 1 | 38 | 6 | 268 | 83 | 25788 | 18 | 6148 |
| 1885 | 113 | 33347 | 1 | 10 | — | — | 1 | 10 | — | — | — | — | 112 | 33337 | 1 | 12 | 4 | 95 | 38 | 12839 | 69 | 20391 |
| 1886 | 109 | 30586 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 109 | 30586 | 2 | 57 | 3 | 84 | 87 | 25445 | 17 | 5000 |
| 1887 | 109 | 32055 | 3 | 31 | 3 | 31 | — | — | — | — | — | — | 106 | 32024 | 2 | 167 | 3 | 114 | 81 | 24676 | 20 | 7067 |
| 1888 | 189 | 59278 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 189 | 59278 | 2 | 62 | 4 | 80 | 100 | 30959 | 83 | 28877 |
| 1889 | 240 | 80840 | 4 | 100 | 4 | 100 | — | — | — | — | — | — | 236 | 80740 | 1 | 10 | — | — | 130 | 43064 | 108 | 37666 |
| 1890 | 271 | 102464 | 1 | 25 | 1 | 25 | — | — | — | — | — | — | 270 | 102439 | — | — | 2 | 36 | 130 | 50519 | 138 | 51884 |
| 1891 | 314 | 115012 | 1 | 1891 | 1 | 15 | — | — | — | — | — | — | 313 | 114997 | — | — | 3 | 37 | 170 | 65489 | 140 | 49521 |
| Итого | 1565 | 516083 | 15 | 265 | 13 | 240 | 1 | 25 | — | — | — | — | 1550 | 515818 | 14 | 423 | 25 | 725 | 890 | 299149 | 620 | 214571 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

[illegible]

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО НАВАГИНСКОМУ (СОЧА) ПОРТУ СЪ 1833 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНИИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--|--------|------|-------|------|-------------------------------|------|-------|------|-------|-------------------------|-------|------|-------|------|----------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|---|
| | Всего по На- ваискому (Соем) порту | | | | | Въ заграничн плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | | | | | | | | | | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | |
| Пришло | 104 | 35239 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 104 | 35239 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 104 | 31903 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 104 | 31520 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 99 | 28222 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 99 | 28750 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 159 | 51092 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 200 | 67459 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 216 | 79371 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 248 | 92624 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 1333 | 446177 | 1 | 50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | 104 | 35239 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 104 | 35239 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 104 | 31903 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 104 | 31520 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 99 | 28222 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 99 | 28750 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 159 | 51092 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 200 | 67456 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 216 | 79371 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 248 | 92614 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 1333 | 446177 | 1 | 50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Германский | | Голландскій | | Английский | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|-------|---------|--------|-----------------------|--------|---------|--------|------------|--------|-------------|--------|------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|----------|--------|-----------|--------|--------------------|--------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло | Пришло | Отошло |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

| Движение морских судовъ по Адлерскому порту съ 1883 по 1891 годъ | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|--------|-----------|------|-------|-------------------------|-------|------|-------|
| Годы | Въ заграничномъ плаваніи | | | | | Въ каботажномъ плаваніи | | | |
| | Итого по Адлерскому порту | | Парусныхъ | | | Паровыхъ | | | |
| | Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | 96 | 28532 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 97 | 31038 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 103 | 30850 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 98 | 28273 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 93 | 26928 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 130 | 39882 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 120 | 37238 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 132 | 46370 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 141 | 51220 | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 1010 | 320331 | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | 96 | 28532 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 97 | 31038 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 103 | 30850 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 98 | 28273 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 93 | 26928 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 130 | 39882 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 120 | 37238 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 132 | 46370 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | 141 | 51220 | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 1010 | 320331 | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 1010 | 320331 | — | — | — | — | — | — | — |

Подъ кагами Флагами пришли суда

| Годы | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Англійскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрійскій | | Испанскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1883 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1884 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1887 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1888 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1889 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1891 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Отошло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1884 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1887 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1888 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1889 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1891 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ОЧЕМЧИРСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

ГОДЫ

| Годы | Всего по Очечирскому порту | | | | Въ загранич. плаваніи было | | | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | Парусныхъ | | | | Паровыхъ | | | |
|--------|----------------------------|--------|-------|-------|----------------------------|-------|-------|-------|-----------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|------------------------------|--------|-------|-------|-----------|-------|-------|--------|----------|--------|-------|-------|
| | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пріяло | 110 | 29178 | — | — | 116 | 4575 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 110 | 29178 | — | — | 110 | 29178 | — | — | 110 | 29178 | — | — |
| 1883 | 247 | 38952 | 1 | 16 | 112 | 2661 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 131 | 34377 | 1 | 12 | 15 | 543 | 66 | 19490 | 28 | 9133 | — | — |
| 1884 | 210 | 36472 | 2 | 255 | 87 | 1929 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 114 | 31015 | 6 | 183 | 28 | 995 | 79 | 25922 | 14 | 7277 | — | — |
| 1885 | 217 | 34492 | 1 | 11 | 92 | 1825 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 116 | 29210 | 6 | 251 | 12 | 570 | 82 | 25995 | 14 | 4199 | — | — |
| 1886 | 217 | 36611 | 3 | 38 | 82 | 1704 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 126 | 31598 | 5 | 159 | 11 | 670 | 91 | 26551 | 8 | 1830 | — | — |
| 1887 | 217 | 36611 | 3 | 38 | 82 | 1704 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 166 | 48313 | 6 | 144 | 22 | 1557 | 86 | 25648 | 13 | 4028 | — | — |
| 1888 | 248 | 53334 | 82 | 75 | 1805 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 201 | 66132 | 6 | 154 | 14 | 965 | 117 | 37066 | 29 | 10149 | — | — |
| 1889 | 242 | 72418 | 41 | 26 | 28 | 1400 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 222 | 79755 | 7 | 97 | 2 | 316 | 149 | 50570 | 44 | 15349 | — | — |
| 1890 | 258 | 84537 | 38 | 29 | 980 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 256 | 88853 | 12 | 234 | 6 | 396 | 159 | 62002 | 50 | 17183 | — | — |
| 1891 | 356 | 95687 | 100 | 91 | 1939 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1442 | 43843 | 59 | 362 | 9 | 427 | 189 | 70569 | 49 | 17495 | — | — |
| Итого | 2105 | 481682 | 663 | 346 | 596 | 14243 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2552 | 88853 | 1427 | 1996 | 119 | 6239 | 1015 | 343813 | 249 | 86783 | — | — |
| Отошло | 110 | 29178 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 110 | 29178 | 13 | 399 | 3 | 156 | 41 | 12299 | 53 | 16324 | — | — |
| 1883 | 248 | 38940 | 116 | 2647 | 2 | 30 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 130 | 34365 | 36 | 1885 | 2 | 25 | 41 | 16814 | 51 | 16141 | — | — |
| 1884 | 211 | 36485 | 99 | 2257 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 112 | 30955 | 16 | 761 | — | — | 65 | 20839 | 31 | 9365 | — | — |
| 1885 | 217 | 34492 | 104 | 5406 | 95 | 1948 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 113 | 29086 | 13 | 668 | 1 | 37 | 71 | 20169 | 28 | 8212 | — | — |
| 1886 | 217 | 36611 | 95 | 5126 | 89 | 1855 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 122 | 31485 | 22 | 1523 | 1 | 65 | 58 | 17537 | 41 | 12360 | — | — |
| 1887 | 248 | 53334 | 86 | 5232 | 72 | 1766 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 162 | 48102 | 14 | 852 | 2 | 56 | 37 | 11612 | 109 | 35852 | — | — |
| 1888 | 242 | 72418 | 42 | 3893 | 3 | 48 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 200 | 66117 | 4 | 162 | 3 | 36 | 48 | 16589 | 145 | 49330 | — | — |
| 1889 | 258 | 84537 | 38 | 28 | 1393 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 222 | 79755 | 7 | 408 | 6 | 222 | 80 | 30813 | 129 | 48312 | — | — |
| 1890 | 356 | 95687 | 100 | 967 | 1 | 13 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 256 | 88853 | 14 | 595 | 7 | 194 | 114 | 43637 | 121 | 44427 | — | — |
| 1891 | 2105 | 481682 | 678 | 14754 | 75 | 371 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1427 | 437896 | 139 | 6735 | 25 | 791 | 555 | 190299 | 708 | 240053 | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Пріяло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | 96 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 2 | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 2 | 24 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 7 | 156 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | 25 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 2 | 169 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | 5 | 135 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | 4 | 113 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | 6 | 235 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | 1 | 75 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 22 | 692 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ДВИЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ГУДАВСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| Годы | Всего по Гудскому порту | | | | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | |
|--------|----------------------------|--------|-----------|-------|--------------------------|-------|------------------------------|-------|-----------|-------|-------------------------|-------|---|-----|--------|-----|--------|
| | Въ загранич. плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | | | | | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | | | | |
| 1883 | 109 | 45056 | 4 | 202 | 3 | 189 | 1 | 13 | — | — | — | — | — | 63 | 29320 | 35 | 14949 |
| 1884 | 188 | 32403 | 42 | 759 | 7 | 388 | 25 | 671 | — | — | — | — | — | 84 | 26314 | 20 | 6068 |
| 1885 | 173 | 32406 | 47 | 624 | 10 | 118 | 37 | 506 | — | — | — | — | — | 91 | 28488 | 8 | 2603 |
| 1886 | 156 | 31433 | 38 | 1180 | 13 | 149 | 24 | 597 | — | — | — | — | — | 100 | 29598 | 8 | 2531 |
| 1887 | 158 | 32780 | 37 | 753 | 11 | 138 | 26 | 615 | — | — | — | — | — | 103 | 32219 | 45 | 16331 |
| 1888 | 188 | 49497 | 26 | 559 | 4 | 4 | 22 | 512 | — | — | — | — | — | 95 | 28866 | 1 | 230 |
| 1889 | 244 | 71202 | 30 | 2173 | 9 | 105 | 18 | 591 | — | — | — | — | — | 103 | 32219 | 45 | 16331 |
| 1890 | 347 | 112694 | 37 | 4216 | 6 | 68 | 25 | 567 | — | — | — | — | — | 143 | 47765 | 56 | 20348 |
| 1891 | 334 | 104620 | 30 | 1245 | 6 | 60 | 22 | 346 | — | — | — | — | — | 172 | 190 | 104 | 35871 |
| Итого | 1881 | 513891 | 291 | 11711 | 69 | 962 | 210 | 4418 | — | — | — | — | — | 10 | 152 | 12 | 518 |
| Остало | | | | | | | | | — | — | — | — | — | 95 | 2308 | 67 | 2789 |
| 1883 | 109 | 45056 | 5 | 302 | 5 | 302 | — | — | — | — | — | — | — | 55 | 25303 | 43 | 18966 |
| 1884 | 171 | 32402 | 42 | 722 | 40 | 702 | 21 | 20 | — | — | — | — | — | 69 | 22038 | 35 | 10344 |
| 1885 | 173 | 32407 | 46 | 614 | 45 | 604 | 1 | 10 | — | — | — | — | — | 86 | 26307 | 13 | 4884 |
| 1886 | 157 | 31443 | 40 | 1200 | 39 | 766 | — | — | — | — | — | — | — | 101 | 29828 | — | — |
| 1887 | 158 | 32781 | 41 | 800 | 40 | 673 | 1 | 127 | — | — | — | — | — | 101 | 29828 | — | — |
| 1888 | 188 | 49497 | 28 | 662 | 28 | 662 | — | — | — | — | — | — | — | 76 | 23911 | 27 | 7486 |
| 1889 | 242 | 70700 | 30 | 2173 | 26 | 683 | 1 | 13 | — | — | — | — | — | 81 | 25294 | 67 | 23262 |
| 1890 | 347 | 112694 | 40 | 4666 | 29 | 644 | 4 | 51 | — | — | — | — | — | 91 | 30177 | 107 | 37946 |
| 1891 | 334 | 104620 | 33 | 1428 | 29 | 555 | 2 | 34 | — | — | — | — | — | 187 | 69747 | 106 | 37911 |
| Итого | 1879 | 513380 | 305 | 12567 | 281 | 5591 | 11 | 255 | — | — | — | — | — | 177 | 63519 | 103 | 37186 |
| | | | | | | | | | 13 | 6721 | — | — | — | 923 | 318654 | 503 | 177549 |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

[illegible]

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО ПОТІСНОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

| ГОДЫ | Всего по Потіс- скому порту | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | Паровыхъ | | | | Парусныхъ | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | Паровыхъ | | | | Парусныхъ | | | | | |
|--------|--------------------------------|-------------------------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|---------------------------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|
| | | Въ загранич. плаваніи было | | Съ товарищ | | Съ балласт. | | Съ товарищ | | Съ балласт. | | Съ товарищ | | Съ балласт. | | Съ товарищ | | Съ балласт. | | Съ товарищ | | Съ балласт. | | Съ товарищ | | Съ балласт. | |
| | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. |
| Пришло | 436 | 79270 | 115 | 25714 | 3 | 35 | 62 | 1416 | 41 | 20755 | 9 | 3508 | 321 | 53557 | 35 | 1455 | 2 | 63 | 208 | 29878 | 76 | 22161 | 208 | 29878 | 76 | 22161 | |
| 1883 | 436 | 79270 | 115 | 25714 | 3 | 35 | 62 | 1416 | 41 | 20755 | 9 | 3508 | 321 | 53557 | 35 | 1455 | 2 | 63 | 208 | 29878 | 76 | 22161 | 208 | 29878 | 76 | 22161 | |
| 1884 | 372 | 74092 | 117 | 41073 | — | — | — | — | 31 | 17829 | 49 | 21364 | 255 | 33019 | 37 | 1594 | 9 | 422 | 205 | 29962 | 4 | 1041 | 205 | 29962 | 4 | 1041 | |
| 1885 | 382 | 85202 | 86 | 53660 | 1 | 20 | 16 | 1852 | 49 | 17829 | 49 | 21364 | 255 | 33019 | 37 | 1594 | 9 | 422 | 205 | 29962 | 4 | 1041 | 205 | 29962 | 4 | 1041 | |
| 1886 | 425 | 102783 | 130 | 52681 | 1 | — | 27 | 3947 | 18 | 9556 | 85 | 39088 | 295 | 50192 | 60 | 2817 | 4 | 187 | 230 | 44798 | 2 | 740 | 230 | 44798 | 2 | 740 | |
| 1887 | 475 | 107017 | 131 | 46077 | 2 | 49 | 40 | 2206 | 7 | 3378 | 82 | 40444 | 344 | 60940 | 64 | 3160 | 4 | 120 | 204 | 37002 | 42 | 10873 | 204 | 37002 | 42 | 10873 | |
| 1888 | 534 | 122943 | 115 | 34689 | — | — | 47 | 840 | 2 | 762 | 66 | 33087 | 419 | 88254 | 68 | 2979 | 4 | 203 | 242 | 44893 | 32 | 8555 | 242 | 44893 | 32 | 8555 | |
| 1889 | 503 | 129432 | 115 | 38689 | — | — | — | — | 1 | 494 | 74 | 38175 | 428 | 93392 | 59 | 2589 | 4 | 12 | 315 | 74147 | 53 | 16844 | 59 | 2589 | 4 | 12 | |
| 1890 | 539 | 157922 | 105 | 503 | — | — | 3 | 39 | 1 | 488 | 101 | 38175 | 428 | 93392 | 59 | 2589 | 4 | 12 | 315 | 74147 | 53 | 16844 | 59 | 2589 | 4 | 12 | |
| 1891 | 517 | 147442 | 81 | 42318 | — | — | 3 | 313 | 2 | 929 | 76 | 41076 | 436 | 105124 | 54 | 2596 | 3 | 233 | 332 | 81854 | 52 | 16635 | 332 | 81854 | 52 | 16635 | |
| Итого | 4183 | 1008332 | 955 | 374068 | 6 | 104 | 235 | 12493 | 118 | 63674 | 596 | 297797 | 3228 | 634265 | 472 | 22007 | 31 | 1610 | 2340 | 497000 | 385 | 113648 | 2340 | 497000 | 385 | 113648 | |
| Отошло | 432 | 79231 | 114 | 25507 | 62 | 1345 | 2 | 150 | 47 | 22651 | 3 | 1361 | 318 | 53723 | 13 | 438 | 28 | 1426 | 164 | 26267 | 113 | 25592 | 164 | 26267 | 113 | 25592 | |
| 1883 | 432 | 79231 | 114 | 25507 | 62 | 1345 | 2 | 150 | 47 | 22651 | 3 | 1361 | 318 | 53723 | 13 | 438 | 28 | 1426 | 164 | 26267 | 113 | 25592 | 164 | 26267 | 113 | 25592 | |
| 1884 | 374 | 74326 | 120 | 41522 | 31 | 1307 | 7 | 606 | 81 | 39391 | 1 | 18 | 254 | 32804 | 27 | 1154 | 18 | 764 | 208 | 29253 | 9 | 1633 | 208 | 29253 | 9 | 1633 | |
| 1885 | 384 | 85770 | 91 | 37459 | 15 | 1607 | 4 | 356 | 69 | 34757 | 3 | 739 | 293 | 43811 | 27 | 1146 | 36 | 1989 | 198 | 36265 | 32 | 8911 | 198 | 36265 | 32 | 8911 | |
| 1886 | 417 | 98840 | 124 | 49470 | 26 | 3669 | 1 | 278 | 90 | 42709 | 7 | 2814 | 293 | 49370 | 26 | 1235 | 24 | 1133 | 179 | 31978 | 64 | 15024 | 179 | 31978 | 64 | 15024 | |
| 1887 | 474 | 107007 | 132 | 46406 | 41 | 2193 | 2 | 226 | 84 | 41204 | 5 | 2783 | 342 | 61301 | 19 | 1001 | 45 | 2071 | 173 | 34618 | 62 | 13611 | 173 | 34618 | 62 | 13611 | |
| 1888 | 537 | 125099 | 118 | 36240 | 44 | 836 | 3 | 57 | 64 | 32128 | 7 | 3236 | 419 | 88859 | 26 | 1203 | 45 | 2071 | 173 | 34618 | 62 | 13611 | 173 | 34618 | 62 | 13611 | |
| 1889 | 497 | 129875 | 75 | 37523 | 2 | 57 | 64 | 32128 | 7 | 3236 | 419 | 88859 | 26 | 1203 | 45 | 2071 | 173 | 34618 | 62 | 13611 | 62 | 13611 | 173 | 34618 | 62 | 13611 | |
| 1890 | 541 | 158452 | 106 | 56984 | 1 | 13 | 2 | 57 | 69 | 35737 | 4 | 1729 | 422 | 92352 | 24 | 1046 | 35 | 1484 | 252 | 59615 | 99 | 26256 | 252 | 59615 | 99 | 26256 | |
| 1891 | 518 | 146813 | 83 | 42795 | 2 | 75 | 78 | 1861 | 435 | 10468 | 30 | 1723 | 21 | 1113 | 273 | 7002 | 91 | 22383 | 278 | 78708 | 91 | 22383 | 278 | 78708 | 91 | 22383 | |
| Итого | 4174 | 1006113 | 963 | 327906 | 222 | 11188 | 25 | 1868 | 681 | 345727 | 35 | 15123 | 3211 | 632206 | 211 | 9969 | 288 | 13669 | 2019 | 442374 | 693 | 166194 | 2019 | 442374 | 693 | 166194 | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голланд- скій | | Английскій | | Француз- скій | | Итальян- скій | | Австрий- скій | | Бельгий- скій | | Турецкій | | Греческій сударства | | Другія го- сударства | |
|--------|---------|------|--------------------------|------|---------|------|------------|-------|------------------|------|------------|--------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|------|------------------|------|----------|------|------------------------|-------|-------------------------|---|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | | |
| | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | | | |
| Пришло | 2 | 988 | 1 | 533 | — | — | — | 1 | 377 | — | — | 15 | 6136 | 28 | 15185 | 1 | 140 | — | — | — | — | 61 | 921 | 6 | 1434 | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | 390 | — | — | 33 | 16170 | 30 | 16094 | 9 | 3222 | — | — | — | — | 29 | 351 | 14 | 4845 | |
| 1884 | 1 | 356 | — | — | — | — | — | 3 | 1441 | — | — | 42 | 20690 | 12 | 8032 | 7 | 2459 | 3 | 814 | — | — | 10 | 141 | 18 | 2927 | |
| 1885 | 3 | 984 | 3 | 1215 | — | 342 | — | 5 | — | — | 72 | 33428 | 11 | 7642 | 2 | 639 | 7 | 1613 | — | — | 5 | 375 | 26 | 6353 | | |
| 1886 | 2 | 90 | 3 | 1123 | — | 1098 | — | 5 | 2479 | — | — | 58 | 27903 | 9 | 6275 | 4 | 1337 | 2 | 421 | — | — | 33 | 722 | 12 | 4077 | |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 48 | 23306 | 6 | 4134 | 2 | 946 | — | — | 1 | — | 552 | 33 | 722 | 12 | 4077 | |
| 1888 | — | — | — | 1060 | — | — | — | 3 | 1714 | — | — | 48 | 23941 | 9 | 6101 | 5 | 2327 | — | — | 1 | — | 45 | 552 | 6 | 1714 | |
| 1889 | — | — | — | 453 | — | — | — | 3 | 3208 | — | — | 75 | 40835 | 12 | 8059 | 2 | 1078 | — | — | — | — | 3 | 39 | 6 | 3326 | |
| 1890 | — | — | — | 110 | — | — | — | 6 | 3208 | — | — | 58 | 31854 | 5 | 3242 | 1 | 391 | — | — | — | — | 1 | 11 | 6 | 2605 | |
| 1891 | 9 | 2513 | 12 | 5494 | 3 | 1440 | 31 | 15491 | 1 | 390 | 44 | 224263 | 123 | 74764 | 33 | 12739 | 13 | 3481 | 2 | 1104 | 187 | 3159 | 92 | 29229 | — | — |
| Итого | 9 | 2513 | 12 | 5494 | 3 | 1440 | 31 | 15491 | 1 | 390 | 44 | 224263 | 123 | 74764 | 33 | 12739 | 13 | 3481 | 2 | 1104 | 187 | 3159 | 92 | 29229 | — | — |
| Отошло | 3 | 559 | 1 | 533 | — | — | — | 1 | 377 | — | — | 14 | 5679 | 29 | 15884 | 1 | 140 | — | — | — | — | 59 | 901 | 6 | 1434 | |
| 1883 | 3 | 559 | 1 | 533 | — | — | — | 1 | 377 | — | — | 14 | 5679 | 29 | 15884 | 1 | 140 | — | — | — | — | 59 | 901 | 6 | 1434 | |
| 1884 | 3 | 359 | — | — | — | — | — | — | 390 | — | — | 35 | 16298 | 31 | 16113 | 9 | 3222 | — | — | — | — | 28 | 331 | 13 | 4499 | |
| 1885 | 5 | 809 | — | — | — | — | — | 3 | 1441 | — | — | 42 | 20690 | 12 | 8032 | 7 | 2459 | 3 | 814 | — | — | 10 | 141 | 9 | 3073 | |
| 1886 | 2 | 490 | 3 | 1215 | — | 342 | — | 5 | — | — | 70 | 32495 | 9 | 6300 | 2 | 639 | 7 | 1613 | — | — | 5 | 375 | 25 | 6001 | | |
| 1887 | 3 | 254 | 3 | 1123 | — | 1098 | — | 5 | 2479 | — | — | 57 | 27473 | 10 | 6870 | 4 | 1337 | 2 | 421 | — | — | 33 | 722 | 12 | 4077 | |
| 1888 | 1 | 51 | — | — | — | — | — | — | — | — | 49 | 23721 | 7 | 4853 | 2 | 946 | — | — | 1 | — | 552 | 33 | 722 | 12 | 4077 | |
| 1889 | 2 | 57 | — | 1060 | — | — | — | 2 | 1062 | — | — | 48 | 23868 | 9 | 6101 | 5 | 2327 | — | — | — | — | 44 | 584 | 7 | 2086 | |
| 1890 | 1 | 67 | 1 | 453 | — | — | — | 7 | 1062 | — | — | 74 | 40358 | 12 | 8059 | 2 | 1078 | — | — | — | — | 2 | 26 | 7 | 2898 | |
| 1891 | 1 | 62 | 2 | 1110 | — | — | — | 7 | 3840 | — | — | 59 | 32351 | 5 | 3242 | 1 | 391 | — | — | — | — | 2 | 24 | 6 | 3103 | |
| Итого | 21 | 2688 | 12 | 5494 | 3 | 1440 | 31 | 15491 | 1 | 390 | 48 | 223263 | 124 | 75484 | 33 | 12739 | 13 | 3481 | 2 | 1104 | 187 | 3104 | 92 | 29229 | — | — |

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПОЛЕНКОРАНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРЯНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----------------------------|--------|-------|--------|--------------|------------|-------|--------------|-------|------------|------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------------|------------|-------|-------|-------|----------|-------|--------------|------------|-------|------|-------|-------|-------|
| | Въ загранич. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Паровыхъ | | | | | | | | |
| | Суд. | | Ласт. | | Съ товаровъ. | Съ баласт. | | Съ товаровъ. | | Съ баласт. | | Суд. | | Ласт. | | Съ товаровъ. | Съ баласт. | | Суд. | | Ласт. | | Съ товаровъ. | Съ баласт. | | Суд. | | Ласт. | |
| | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. | | суд. | ласт. | суд. | ласт. | суд. | ласт. |
| Пришло | 465 | 53507 | 16 | 2574 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1883 | 485 | 53507 | 283 | 42541 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 497 | 53974 | 229 | 31674 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 425 | 44408 | 230 | 29667 | 3 | 125 | 1 | 29 | 222 | 28844 | 4 | 669 | 7982 | 191 | 11420 | 58 | 2499 | 105 | 6580 | 33 | 5241 | 8 | 1007 | 7 | 1082 | — | — | — | |
| 1886 | 434 | 44974 | 207 | 26749 | 3 | 125 | 1 | 75 | 222 | 28844 | 4 | 669 | 7982 | 191 | 11420 | 58 | 2499 | 105 | 6580 | 33 | 5241 | 8 | 1007 | 7 | 1082 | — | — | — | |
| 1887 | 398 | 38169 | 207 | 26749 | 3 | 125 | 1 | 75 | 222 | 28844 | 4 | 669 | 7982 | 191 | 11420 | 58 | 2499 | 105 | 6580 | 33 | 5241 | 8 | 1007 | 7 | 1082 | — | — | — | |
| 1888 | 324 | 32659 | 154 | 21811 | 2 | 53 | — | — | 105 | 14375 | 47 | 7383 | 7383 | 170 | 10848 | 38 | 1481 | 97 | 4125 | 16 | 2044 | 11 | 1464 | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 340 | 33468 | 130 | 19280 | 1 | 50 | — | — | 89 | 13005 | 40 | 6220 | 6220 | 210 | 14188 | 383 | 10128 | — | — | 27 | 4060 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого за 7 л. | 2883 | 301159 | 1249 | 174296 | 7 | 274 | 2 | 104 | 1092 | 151664 | 148 | 22254 | 22254 | 1634 | 126863 | 521 | 25513 | 645 | 33142 | 412 | 59736 | 56 | 8472 | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 287 | 30794 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 287 | 30794 | 130 | 8109 | — | — | 157 | 22685 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 325 | 32757 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 325 | 32757 | 164 | 11133 | — | — | 161 | 21624 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого за 9 л. | 3495 | 364710 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2246 | 190414 | 815 | 44755 | 645 | 33142 | 730 | 104045 | 56 | 8472 | — | — | — | — | — | |
| Отшло | 458 | 52162 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 458 | 52162 | 142 | 9624 | 5 | 313 | 311 | 42225 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1883 | 483 | 53439 | 283 | 42541 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 210 | 10898 | 183 | 8080 | 12 | 588 | 15 | 2230 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1884 | 493 | 53974 | 229 | 31674 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 198 | 13157 | 163 | 8688 | 14 | 715 | 20 | 3577 | 1 | 177 | — | — | — | — | — | |
| 1885 | 427 | 44831 | 229 | 31674 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 198 | 13157 | 163 | 8688 | 14 | 715 | 20 | 3577 | 1 | 177 | — | — | — | — | — | |
| 1886 | 424 | 43536 | 228 | 28926 | 2 | 92 | — | — | 125 | 28770 | — | 64 | 669 | 196 | 14610 | 141 | 7523 | 15 | 839 | 40 | 6248 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1887 | 398 | 38854 | 206 | 26674 | 2 | 92 | — | — | 123 | 16655 | 82 | 9978 | 9978 | 192 | 12180 | 150 | 8015 | 16 | 657 | 21 | 2703 | 5 | 805 | — | — | — | — | — | |
| 1888 | 328 | 32790 | 154 | 21902 | — | — | — | — | 53 | 80 | 12503 | 72 | 9046 | 174 | 10888 | 124 | 5076 | 15 | 569 | 26 | 3994 | 9 | 1249 | — | — | — | — | — | |
| 1889 | 334 | 32949 | 130 | 19280 | — | — | — | — | 73 | 11392 | 56 | 7923 | 7923 | 204 | 13669 | 177 | 9609 | — | — | 27 | 4060 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого за 7 л. | 2862 | 298561 | 1230 | 170997 | 2 | 92 | 4 | 149 | 1013 | 143745 | 211 | 27011 | 27011 | 1632 | 127564 | 1080 | 56615 | 77 | 3681 | 460 | 65037 | 15 | 2231 | — | — | — | — | — | |
| 1890 | 279 | 29878 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 279 | 29878 | 122 | 7193 | — | — | 157 | 22685 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1891 | 339 | 33908 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 339 | 33908 | 178 | 12384 | — | — | 161 | 21624 | — | — | — | — | — | — | — | |
| Итого за 9 л. | 3480 | 362347 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2250 | 191350 | 1380 | 76092 | 77 | 3681 | 778 | 109346 | 15 | 2231 | — | — | — | — | — | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскіі | | Шведскіі и Норвежскіі | | Датскіі | Германскіі | Голландскіі | Английскіі | Француз- скіі | Итальян- скіі | Австрийскіі | Бельгійскіі | Турецкйі | Греческйі | Другія го- сударства |
|--------|---------|-------|--------------------------|-------|---------|------------|-------------|------------|------------------|------------------|-------------|-------------|----------|-----------|-------------------------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1884 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1887 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1888 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1889 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1891 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | | | | | | |
| Отшло | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1884 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1885 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1886 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1887 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1888 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1889 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1890 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1891 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Итого | | | | | | | | | | | | | | | |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ДВІВЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО НИЗИЛЬ-АГАЧСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ І ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ

[illegible]

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

[illegible]

Всѣ суда были подъ рускимъ флагомъ.

[illegible]

| ГОДЫ Принято | Русский | | Шведский и Норвежский | | Датский | | Германский | | Голландский | | Английский | | Француз- ский | | Итальян- ский | | Австрийский | | Бельгийский | | Турецкий | | Греческий | | Другия то- сударства | |
|-----------------|---------|-------|--------------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-------------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| 1870 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1871 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1872 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1873 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1874 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1875 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1876 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1877 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1878 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1879 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1880 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1881 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1882 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1883 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1884 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1885 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| 1886 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

| | |
|---------|--|
| 1883 | |
| 1884 | |
| 1885 | |
| 1886 | |
| 1887 | |
| 1888 | |
| 1889 | |
| 1890 | |
| 1891 | |
| Итого | |
| Отношло | |
| 1883 | |
| 1884 | |
| 1885 | |
| 1886 | |
| 1887 | |
| 1888 | |
| 1889 | |
| 1890 | |
| 1891 | |
| Итого | |

ИЗВІЩЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО АПШЕРОНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

[illegible]

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

[illegible]

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

**ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО НИЗОВСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ**

| ГОДЫ | Всего по Низовскому порту | | Въ загранич. плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | | Въ каботажномъ плаваніи было | | Парусныхъ | | Паровыхъ | |
|---------------|---------------------------------|-------------|-------------------------------|-------------|-----------|-------------|----------|-------------|---------------------------------|-------------|-----------|-------------|----------|-------------|
| | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | | Суд. | |
| | Ласт. | Съ балласт. | Ласт. | Съ балласт. | Ласт. | Съ балласт. | Ласт. | Съ балласт. | Ласт. | Съ балласт. | Ласт. | Съ балласт. | Ласт. | Съ балласт. |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | — | 308 | — | — | — | — | — | — | 3 | 308 | — | — | — | — |
| 1884 | 3 | 308 | — | — | — | — | — | — | 1 | 39 | — | — | — | 308 |
| 1885 | 1 | 39 | — | — | — | — | — | — | 2 | 110 | — | — | — | — |
| 1886 | 2 | 110 | — | — | — | — | — | — | 4 | 97 | — | — | — | — |
| 1887 | 4 | 97 | — | — | — | — | — | — | 2 | 235 | — | — | — | — |
| 1888 | 2 | 235 | — | — | — | — | — | — | 2 | 82 | — | — | — | — |
| 1889 | 2 | 82 | — | — | — | — | — | — | 2 | 82 | — | — | — | — |
| Итого за 7 л. | 14 | 871 | — | — | — | — | — | — | 14 | 871 | — | — | — | 308 |
| 1890 | 5 | 244 | — | — | — | — | — | — | 5 | 244 | — | — | — | — |
| 1891 | 34 | 4940 | — | — | — | — | — | — | 34 | 4940 | — | — | — | — |
| Итого за 9 л. | 53 | 6055 | — | — | — | — | — | — | 53 | 6055 | — | — | — | — |
| Отошло | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | — | 308 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | 3 | 308 | — | — | — | — | — | — | 3 | 308 | — | — | — | — |
| 1885 | 1 | 39 | — | — | — | — | — | — | 1 | 39 | — | — | — | — |
| 1886 | 2 | 110 | — | — | — | — | — | — | 2 | 110 | — | — | — | — |
| 1887 | 4 | 97 | — | — | — | — | — | — | 4 | 97 | — | — | — | — |
| 1888 | 2 | 235 | — | — | — | — | — | — | 2 | 235 | — | — | — | — |
| 1889 | 2 | 82 | — | — | — | — | — | — | 2 | 82 | — | — | — | — |
| Итого за 7 л. | 14 | 871 | — | — | — | — | — | — | 14 | 871 | — | — | — | — |
| 1890 | 5 | 244 | — | — | — | — | — | — | 5 | 244 | — | — | — | — |
| 1891 | 34 | 4940 | — | — | — | — | — | — | 34 | 4940 | — | — | — | — |
| Итого за 9 л. | 53 | 6055 | — | — | — | — | — | — | 53 | 6055 | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгійскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія го- сударства | |
|--------|---------|-------|--------------------------|-------|---------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|-------------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ

— 1891 ГОДЪ —

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО ДЕРБЕНТСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ

| ГОДЫ | Итого по Дербентскому порту | | | Въ загранич. плаваніи было | | | Парусныхъ | | | Паровыхъ | | | Въ каботажномъ плаваніи | | | Паровыхъ | | |
|---------------|-----------------------------|--------|------|----------------------------|------|-------|-----------|-------|------|----------|------|-------|-------------------------|--------|------|----------|------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 265 | 48776 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 265 | 48776 | — | — | — | — |
| 1884 | 279 | 58530 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 279 | 58530 | — | — | — | — |
| 1885 | 301 | 52633 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 301 | 52633 | — | — | — | — |
| 1886 | 267 | 59289 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 267 | 59289 | — | — | — | — |
| 1887 | 312 | 43752 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 312 | 43752 | — | — | — | — |
| 1888 | 292 | 44197 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 292 | 44197 | — | — | — | — |
| 1889 | 257 | 36677 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 257 | 36677 | — | — | — | — |
| Итого за 7 л. | 1973 | 345854 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1973 | 345854 | — | — | — | — |
| 1890 | 284 | 47165 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 284 | 47165 | — | — | — | — |
| 1891 | 292 | 81203 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 292 | 81203 | — | — | — | — |
| Итого за 9 л. | 2549 | 474222 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2549 | 474222 | — | — | — | — |
| Отошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | 265 | 48776 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 265 | 48776 | — | — | — | — |
| 1884 | 279 | 58530 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 279 | 58530 | — | — | — | — |
| 1885 | 301 | 52633 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 301 | 52633 | — | — | — | — |
| 1886 | 267 | 59289 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 267 | 59289 | — | — | — | — |
| 1887 | 312 | 43752 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 312 | 43752 | — | — | — | — |
| 1888 | 292 | 44197 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 292 | 44197 | — | — | — | — |
| 1889 | 257 | 36677 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 257 | 36677 | — | — | — | — |
| Итого за 7 л. | 1973 | 345854 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1973 | 345854 | — | — | — | — |
| 1890 | 284 | 47165 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 284 | 47165 | — | — | — | — |
| 1891 | 292 | 81203 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 292 | 81203 | — | — | — | — |
| Итого за 9 л. | 2549 | 474222 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2549 | 474222 | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русский | | Норвежский | | Датский | | Германский | | Голландскій | | Английский | | Французскій | | Итальянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|--------|---------|-------|------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Отошло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

[illegible]

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ДВѢЖЕНІЕ МОРСКИХЪ СУДОВЪ ПО БРЯНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | | ВЪ КАВТОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | | | | |
|---------------|-----------------------------|-------|------|-------|------|-----------|-------|------|-------|------|-----------------------------|-------|------|-------|------|-----------|-------|------|-------|------|
| | Въ заграничн. плаваніи было | | | | | Парусныхъ | | | | | Изъ каботажн. плаванія было | | | | | Парусныхъ | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| Пришло | 121 | 5844 | — | — | — | — | — | — | — | — | 121 | 5844 | 83 | 4297 | 5 | 491 | — | — | — | — |
| 1883 | 117 | 6689 | — | — | — | — | — | — | — | — | 117 | 6689 | 74 | 4801 | 10 | 832 | 2 | 64 | 31 | 992 |
| 1884 | 115 | 5648 | — | — | — | — | — | — | — | — | 115 | 5648 | 72 | 3933 | 8 | 595 | — | — | — | — |
| 1885 | 132 | 6364 | — | — | — | — | — | — | — | — | 132 | 6364 | 92 | 4806 | 6 | 470 | — | — | — | — |
| 1886 | 108 | 5945 | — | — | — | — | — | — | — | — | 108 | 5945 | 55 | 3764 | 2 | 118 | 1 | 32 | 33 | 1056 |
| 1887 | 85 | 4945 | — | — | — | — | — | — | — | — | 85 | 4945 | 47 | 3298 | 4 | 236 | 11 | 484 | 40 | 1579 |
| 1888 | 64 | 3163 | — | — | — | — | — | — | — | — | 64 | 3163 | 35 | 2285 | — | — | 4 | 207 | 30 | 974 |
| 1889 | 742 | 38498 | — | — | — | — | — | — | — | — | 742 | 38498 | 458 | 27314 | 35 | 2742 | 29 | 878 | — | — |
| Итого за 7 л. | 16 | 758 | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 | 758 | 4 | 155 | — | — | 47 | 1665 | 202 | 6777 |
| 1890 | 5 | 210 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 210 | 5 | 210 | — | — | 12 | 603 | — | — |
| 1891 | 763 | 39466 | — | — | — | — | — | — | — | — | 763 | 39466 | 467 | 27679 | 35 | 2742 | 59 | 2268 | 262 | 6777 |
| Отошло | 120 | 5829 | — | — | — | — | — | — | — | — | 120 | 5829 | 42 | 3067 | 45 | 1706 | 28 | 896 | 5 | 160 |
| 1883 | 117 | 6689 | — | — | — | — | — | — | — | — | 117 | 6689 | 47 | 3651 | 37 | 1982 | 32 | 1024 | 1 | 32 |
| 1884 | 114 | 5612 | — | — | — | — | — | — | — | — | 114 | 5612 | 71 | 3897 | 8 | 595 | 32 | 1024 | 3 | 96 |
| 1885 | 131 | 6299 | — | — | — | — | — | — | — | — | 131 | 6299 | 54 | 3276 | 43 | 1935 | 27 | 864 | 7 | 224 |
| 1886 | 109 | 5975 | — | — | — | — | — | — | — | — | 109 | 5975 | 35 | 2577 | 23 | 1335 | 32 | 1331 | 19 | 732 |
| 1887 | 88 | 5016 | — | — | — | — | — | — | — | — | 88 | 5016 | 35 | 2464 | 15 | 1188 | 24 | 838 | 14 | 526 |
| 1888 | 65 | 3201 | — | — | — | — | — | — | — | — | 65 | 3201 | 4 | 155 | — | — | 4 | 172 | — | — |
| 1889 | 744 | 38621 | — | — | — | — | — | — | — | — | 744 | 38621 | 288 | 19087 | 171 | 8741 | 179 | 6149 | 49 | 1770 |
| Итого за 7 л. | 5 | 210 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 210 | 5 | 210 | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | 692 | 35957 | — | — | — | — | — | — | — | — | 692 | 35957 | 293 | 19297 | 171 | 8741 | 179 | 6149 | 49 | 1770 |
| Итого за 9 л. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА | | | | | | | | | | Другія го- сударства | | | | | | | | | |
|--------|--|-------|------|-------|------|-----------------------|-------|------|-------|------|----------------------|-------|------|-------|------|-------------|-------|------|-------|------|
| | Русскій | | | | | Шведскій и Норвежскій | | | | | Голландскій | | | | | Итальянскій | | | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО СЕРЕБРЯКОВСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ

| ГОДЫ | ВЪ ЗАГРНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | | ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНІИ | | | | | |
|--------|-----------------------------|-------|------|-----------|-------|------|-------------------------|-------|------|------------------------------|-------|------|
| | Въ заграничн. плаваніи было | | | Парусныхъ | | | Паровыхъ | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. | Суд. | Ласт. | Суд. |
| Пришло | 6 | 201 | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 201 | — |
| 1883 | 9 | 325 | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 325 | — |
| 1884 | 8 | 282 | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 282 | — |
| 1885 | 7 | 287 | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 287 | — |
| 1886 | 12 | 412 | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 412 | — |
| 1887 | 9 | 372 | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 372 | — |
| 1888 | 6 | 265 | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 265 | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 57 | 2144 | — | — | — | — | — | — | — | 57 | 2144 | — |
| Отошло | 6 | 201 | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 201 | — |
| 1883 | 9 | 325 | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 325 | — |
| 1884 | 7 | 272 | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 272 | — |
| 1885 | 7 | 287 | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 287 | — |
| 1886 | 12 | 412 | — | — | — | — | — | — | — | 12 | 412 | — |
| 1887 | 9 | 372 | — | — | — | — | — | — | — | 9 | 372 | — |
| 1888 | 6 | 265 | — | — | — | — | — | — | — | 6 | 265 | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | 56 | 2134 | — | — | — | — | — | — | — | 56 | 2134 | — |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Италийскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|--------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| Пришло | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ДВИЖЕНИЕ МОРСКИХ СУДОВЪ ПО АСТРАХАНСКОМУ ПОРТУ СЪ 1883 ПО 1891 ГОДЪ
ВЪ КАБОТАЖНОМЪ ПЛАВАНИИ
ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ

| ГОДЫ | Всего по Астраханскому порту | | | | Парусныхъ | | | | Въ загранич. плаваніи было | | | | Парусныхъ | | | | Въ каботажномъ плаваніи было | | | | Парусныхъ | | | | Паромыхъ | | | |
|---------------|------------------------------|---------|--------|--------|-----------|-------|--------|------|----------------------------|--------|--------|------|-----------|---------|--------|---------|------------------------------|---------|--------|---------|-----------|---------|--------|------|----------|------|--------|------|
| | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | | Суд. | | Ласт. | |
| | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло |
| 1883 | 2473 | 337203 | 219 | 29840 | 95 | 7040 | 2 | 263 | 121 | 22402 | 1 | 135 | 2254 | 307363 | 1462 | 171308 | 177 | 7105 | 605 | 127187 | 10 | 1763 | | | | | | |
| 1884 | 3183 | 451422 | 223 | 30569 | 93 | 6469 | 3 | 567 | 127 | 23553 | — | — | 3310 | 420833 | 1938 | 213922 | 157 | 29832 | 850 | 175859 | 15 | 1120 | | | | | | |
| 1885 | 3496 | 480225 | 186 | 27131 | 71 | 4590 | — | — | 115 | 22541 | — | — | 3198 | 477307 | 2084 | 213255 | 230 | 15323 | 953 | 214724 | 43 | 9762 | | | | | | |
| 1886 | 3381 | 501970 | 183 | 24663 | 61 | 3883 | — | 54 | 121 | 20726 | — | — | 3198 | 477307 | 1863 | 216796 | 279 | 16307 | 1018 | 240759 | 38 | 3445 | | | | | | |
| 1887 | 3880 | 597198 | 187 | 26622 | 37 | 2359 | 7 | 554 | 143 | 23709 | — | — | 3693 | 570576 | 2141 | 263739 | 283 | 15089 | 1230 | 287518 | 39 | 4230 | | | | | | |
| 1888 | 4215 | 677553 | 174 | 25421 | 35 | 2336 | 4 | 308 | 135 | 22777 | — | — | 4041 | 652132 | 2295 | 285608 | 218 | 12262 | 1483 | 349191 | 45 | 5071 | | | | | | |
| 1889 | 4484 | 797597 | 165 | 21816 | 44 | 2407 | 1 | 75 | 120 | 19334 | — | — | 4319 | 775781 | 2352 | 292306 | — | — | 1967 | 483475 | — | — | | | | | | |
| того за 7 л. | 25112 | 3843168 | 1337 | 186082 | 436 | 29084 | 18 | 1821 | 882 | 155042 | 1 | 135 | 23775 | 3657086 | 14135 | 1656964 | 1344 | 95918 | 8108 | 1878813 | 190 | 25391 | | | | | | |
| 1890 | 4458 | 870737 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4458 | 870737 | 2257 | 311182 | — | — | 2201 | 559555 | — | — | | | | | | |
| 1891 | 4516 | 992391 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4516 | 992391 | 1927 | 272782 | — | — | 2589 | 719609 | — | — | | | | | | |
| того за 9 л. | 34086 | 5706296 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 32749 | 5520214 | 18319 | 2240928 | 1344 | 95918 | 12896 | 3157977 | 190 | 25391 | | | | | | |
| Отомло | 2472 | 327498 | 81 | 15131 | 15 | 1538 | 6 | 750 | 60 | 12843 | — | — | 2391 | 312367 | 719 | 41086 | 987 | 131752 | 319 | 53619 | 366 | 85310 | | | | | | |
| 1883 | 3268 | 451969 | 101 | 19347 | 14 | 1910 | 6 | 397 | 81 | 17040 | — | — | 3167 | 432622 | 910 | 531118 | 1242 | 178270 | 295 | 52754 | 620 | 148485 | | | | | | |
| 1884 | 3586 | 507729 | 103 | 19217 | 13 | 1022 | 2 | 89 | 3483 | 488512 | 1 | 143 | 3483 | 488512 | 1015 | 74356 | 1440 | 182670 | 309 | 57513 | 719 | 179373 | | | | | | |
| 1885 | 3389 | 509097 | 107 | 16885 | 23 | 1399 | — | — | 84 | 15486 | — | — | 3282 | 484022 | 1023 | 73599 | 1169 | 162568 | 357 | 71372 | 733 | 176483 | | | | | | |
| 1886 | 3926 | 601407 | 105 | 17599 | 23 | 1443 | — | — | 3821 | 583808 | 1 | 171 | 3821 | 583808 | 891 | 63115 | 1600 | 220323 | 497 | 104958 | 833 | 105412 | | | | | | |
| 1887 | 4265 | 683531 | 102 | 16946 | 22 | 1487 | — | — | 4163 | 666585 | 1 | 85 | 4163 | 666585 | 750 | 48255 | 1822 | 253882 | 462 | 96716 | 1129 | 267732 | | | | | | |
| 1888 | 4594 | 812024 | 118 | 19144 | 23 | 1636 | — | — | 91 | 17129 | 4 | 379 | 4476 | 792880 | 2491 | 306312 | — | — | 1985 | 486568 | — | — | | | | | | |
| 1889 | 25500 | 3885065 | 717 | 124269 | 132 | 10435 | 14 | 1236 | 564 | 111820 | 7 | 7780 | 24783 | 3760796 | 7799 | 680436 | 8360 | 1129465 | 4224 | 923500 | 4400 | 1047395 | | | | | | |
| того за 7 л. | 4512 | 873749 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4512 | 873749 | 2301 | 314087 | — | — | 2211 | 559662 | — | — | | | | | | |
| 1890 | 4527 | 993297 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4527 | 993297 | 1925 | 271050 | — | — | 2602 | 722247 | — | — | | | | | | |
| 1891 | 34539 | 5752111 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 33822 | 5627842 | 12025 | 1245573 | 8560 | 1129465 | 9037 | 2205409 | 4400 | 1047395 | | | | | | |
| Итого за 9 л. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | | | | | |

ПОДЪ КАКИМИ ФЛАГАМИ ПРИШЛИ И ОТОШЛИ СУДА

| ГОДЫ | Русскій | | Шведскій и Норвежскій | | Датскій | | Германскій | | Голландскій | | Английскій | | Французскій | | Италянскій | | Австрийскій | | Бельгийскій | | Турецкій | | Греческій | | Другія государства | |
|-------|---------|-------|-----------------------|-------|---------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|----------|-------|-----------|-------|--------------------|-------|
| | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. | Суд. | Ласт. |
| | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло | Пришло | Ушло |
| 1883 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1884 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1885 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1886 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1887 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1888 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1889 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1890 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1891 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Итого | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Всѣ суда были подъ русскимъ флагомъ.

ОБЪЯСНЕНІЕ

къ ПРИЛАГАЕМЫМЪ ТАБЛИЦАМЪ О ДВИЖЕНІИ СУДОВЪ ПО МОРЯМЪ
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ.

Прилагаемыя таблицы о движеніи судовъ по каждому изъ морей Европейской Россіи и по каждому изъ портовыхъ городовъ, лежащихъ на берегахъ этихъ морей, служатъ основнымъ матеріаломъ для сужденія о современномъ положеніи каждаго изъ этихъ портовъ. Въ 1-й книгѣ, при описаніи каждаго моря и порта, изъ этихъ таблицъ извлечены и помѣщены въ текстъ конечные итоги за 9 лѣтъ. Поэтому, казалось-бы, что за симъ печатаніе этихъ таблицъ излишне, но это не такъ! Для того, кто пожелаетъ провѣрить сдѣланные мною выводы или встрѣтитъ надобность подробно ознакомиться съ спеціальнымъ характеромъ движенія судовъ въ каждомъ отдѣльномъ портѣ, необходимо имѣть точныя цифры движенія судовъ за каждый годъ, а это и можно сдѣлать, только имѣя подъ рукою предлагаемыя таблицы, составленіе которыхъ не всякому удобно, по неимѣнію подъ руками матеріала, и требуетъ весьма много труда и времени. Кромѣ того, при разборѣ выписокъ изъ этихъ таблицъ, помѣщенныхъ въ текстъ книги, не было возможности, не утомляя читателя, разобрать всѣ подробности движенія судовъ, которыя при томъ совершенно очевидны для каждаго, кто возьметъ на себя трудъ справиться съ предлагаемыми таблицами, гдѣ всѣ элементы, характеризующіе торговое движеніе судовъ, систематически сгруппированы за 9-ть разсматриваемыхъ лѣтъ и дадутъ готовый отвѣтъ на всякій вопросъ.

Для нагляднаго выясненія сравнительнаго значенія каждаго изъ морей въ Русской морской торговлѣ, прежде всего помѣ-

щено графическое изображеніе движенія судовъ на каждомъ изъ 4-хъ морей. Для составленія этой таблицы взяты общіе *итоги*, въ первой таблицѣ, *числа судовъ*, пришедшихъ за 9 лѣтъ по каждому морю, а во второй таблицѣ *итоги тонажа ихъ*. Общіе девятилѣтніе итоги взяты потому, что они рельефнѣе характеризуютъ сравнительное значеніе каждаго изъ морей, чѣмъ сравненіе по годамъ или по среднему выводу за 9 лѣтъ.

Впрочемъ для лицъ, которые больше придають значенія подобному среднему выводу, при сравненіи между собою морей, весьма не трудно получить графическую таблицу, составленную по ихъ желанію, ибо для этого стоитъ только на изображенныхъ полосахъ отмѣтить $\frac{1}{9}$ часть ихъ общей высоты, что и изобразить средніе итоги за всѣ 9 лѣтъ. Но подобная операція именно и покажетъ причину, почему я предпочелъ взять общіе итоги за 9 лѣтъ. Нѣкоторые итоги, характеризующіе движеніе судовъ по Бѣлому и Каспійскому морямъ, окажутся столь ничтожными, сравнительно съ движеніемъ судовъ по Черному и Балтійскому морямъ, что ихъ трудно будетъ изобразить графически.

На второй таблицѣ изображено графически грузовое движеніе на каждомъ изъ морей, причемъ также взяты общіе итоги за 9 лѣтъ и по той же самой причинѣ, по которой это сдѣлано въ первой таблицѣ.

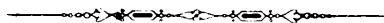
Обѣ таблицы составлены только для сравненія числа и тонажа пришедшихъ судовъ. Конечно движеніе судовъ выразилось бы еще полнѣе, если бы подобныя таблицы были составлены и по отходу судовъ, но число таблицъ, приложенныхъ къ 1-й книгѣ, и безъ того слишкомъ велико, да при томъ всѣ цифровыя данныя для подобныхъ таблицъ по отходу судовъ, имѣются уже въ приложенныхъ таблицахъ, и потому каждый, кто пожелаетъ сдѣлать сравненіе морей по движенію отходящихъ судовъ, имѣетъ для этого сравненія всѣ данныя. Впрочемъ подобное сравненіе предполагается сдѣлать въ III книгѣ, гдѣ придется выяснить сравнительное значеніе для нашего мореходства и торгово-экономической жизни каждаго изъ морей и портовыхъ городовъ, на нихъ лежащихъ. Для первой же книги, въ которой изображается лишь современное положеніе русскаго мореходства и морской торговли, точно изображаемое цифрами въ 75 прилагаемыхъ таблицахъ, совершенно достаточно, по моему мнѣнію, и двухъ прилагаемыхъ таблицъ, характеризующихъ общее движеніе судовъ по числу ихъ и тону на всѣхъ моряхъ. Для большей ясности группировка этихъ общихъ цифръ, сдѣлана совершенно также, какъ сгруппи-

рованы цифры въ прилагаемыхъ таблицахъ, и два первыхъ графика представляютъ не что иное, какъ общій итогъ, какъ конечный выводъ изъ всѣхъ 75 таблицъ, избавляющій отъ необходимости искать въ нихъ окончательнаго вывода, характеризующаго сравнительное значеніе для Россіи морей, которыми она владѣетъ въ Европѣ.

Въ текстѣ I книги при описаніи каждаго изъ морей и многихъ портовъ указаны недостатки и неполнота, существующіе въ таможенныхъ отчетахъ, по отношенію къ приходу и отходу судовъ и количеству привозимыхъ ими грузовъ и балласта, и повторять сказанное излишне. Достаточно сказать лишь то, что всѣ указанные пропуски и неточности настолько не важны, по сравненію съ общими итогами числа и тонажа судовъ, что ими можно совершенно пренебречь, какъ ничтожными дробями, отбрасываемыми при вычисленіяхъ. Нѣсколько сотенъ судовъ и нѣсколько тысячъ ластовъ тонажа не имѣютъ никакого значенія тамъ, гдѣ сравниваются сотни тысячъ судовъ и милліоны ластовъ ихъ вмѣстимости.

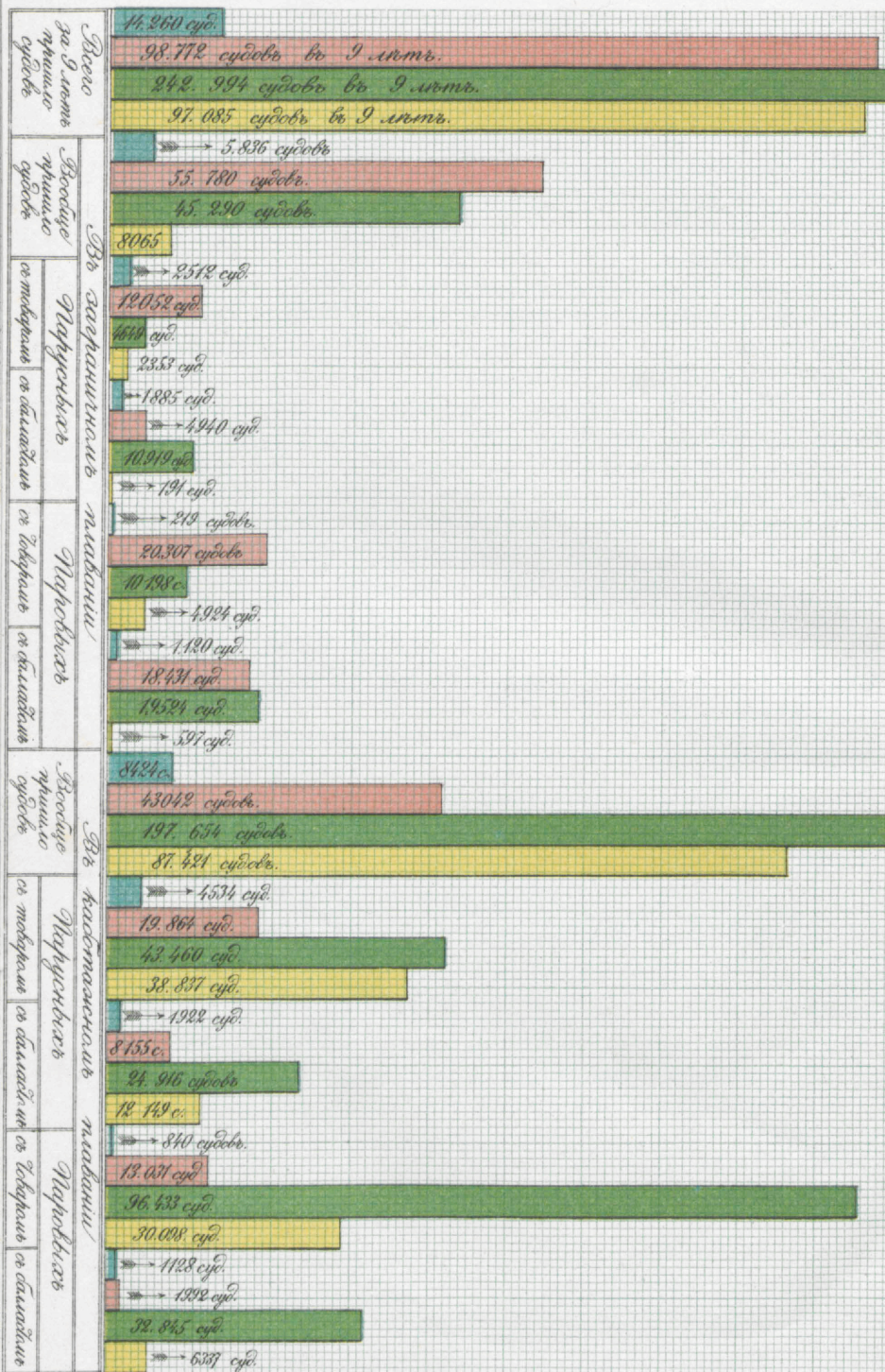
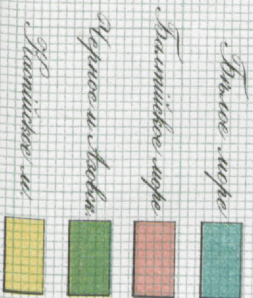
Н. Шавровъ.

г. Тифлисъ
20 декабря 1893 г.



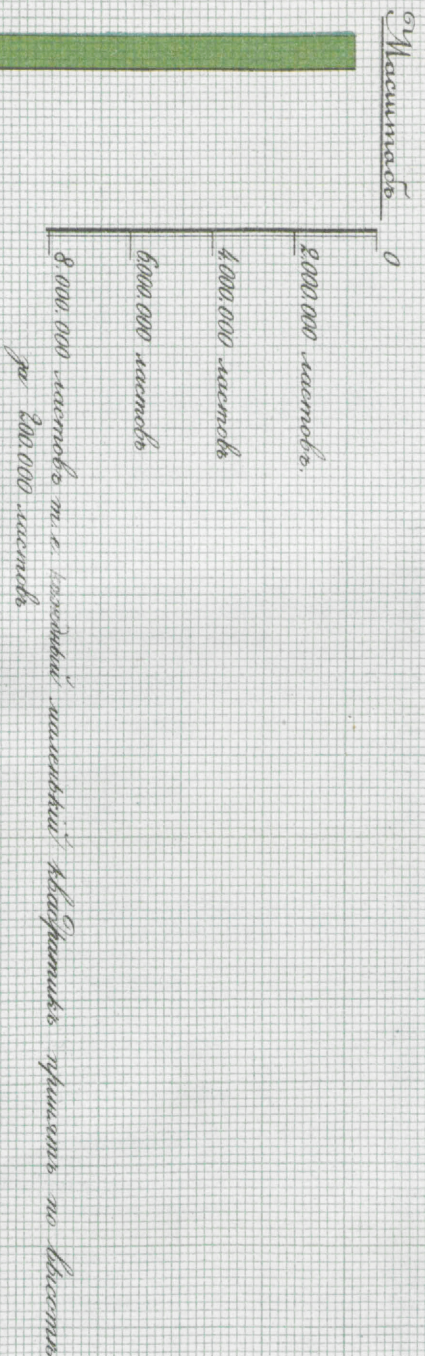
Экономический. Явилась 1883 по 1884 года.

no such immediate effects.

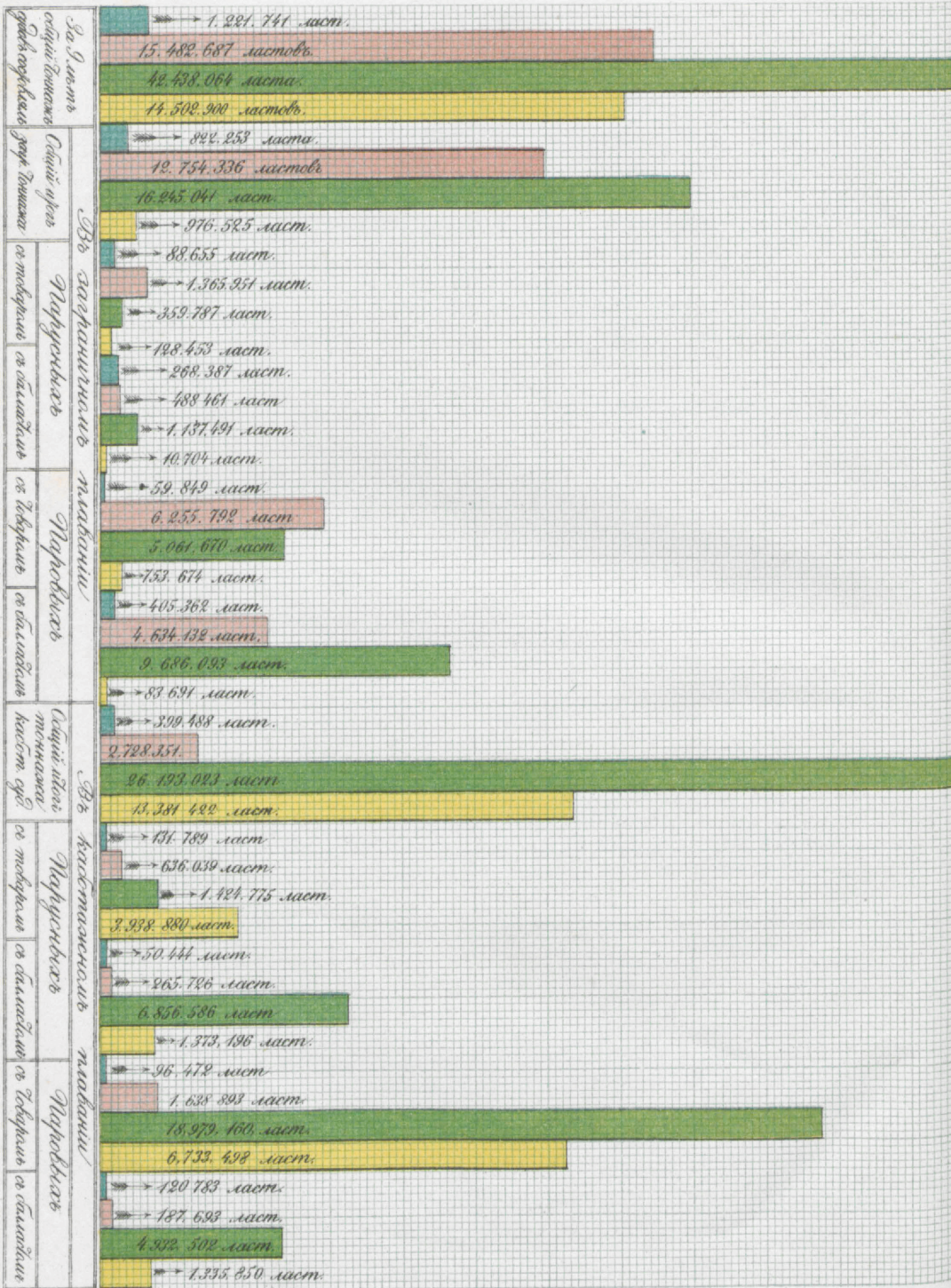


Известие о состоянии деления ипотечных кредитов по годам в Империи России в 1883 по 1891 года.

Составление: Империи Ипотечный Банк
 по данным ипотечных кредитов



Всего ипотечных кредитов
 в Империи России
 в 1883 по 1891 года



О П Е Ч А Т К И.

| Стран. | Строки. сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|--------|--------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| 4 | — | 12 очень. | одного |
| 5 | — | 1 иностранныхъ | иностранные |
| 10 | — | 22 пунктъ | пунктъ |
| — | — | 17 производства | производства |
| 12 | — | 13 развитію | развитіе |
| 13 | 9 | — для отдѣльной главы | ненужные слова выпус- тить |
| — | — | 10 морехотства | мореходства * |
| 14 | 4 | — мореходство | мореходство |
| 15 | 10 | — интеллигентныя | интэллигентныя |
| — | — | 4 обраталась | обратилась |
| 17 | 5 | — версть | верстамъ |
| 21 | 5 | — предстваляль | представляль |
| — | — | 15 развитію | развитія |
| 30 | 13 | — указывающій | указывающій |
| 31 | 11 | — торговли | торговли |
| — | — | 3 30 лѣтъ | 130 лѣтъ |
| 34 | — | 11 (4-я графа таблицы) 5 | 5, 4 |
| — | — | 13 (6-я графа табл.) — 17 | 18 |
| 39 | — | 18 которыхъ | которыя |
| — | — | 17 показываютъ | показываютъ |
| 40 | — | 5 7, 9 | 7, 7 |
| 41 | 15 | — увечилась | увеличилась |
| 48 | — | 16 свидѣтельствуютъ | свидѣтельствуютъ |
| 49 | — | 12 ежегодно | ежегодно |
| 50 | 3 | — при имуществахъ | преимуществахъ |
| — | 6 | — что | но |
| — | 7 | — норманскихъ | норвежскихъ |
| 55 | 5 | — 150 | 1500 |
| — | — | 19 усилилась | усилилось |
| 57 | — | 12 свидѣтельствуютъ | свидѣтельствуютъ |
| 58 | 1 | — Екитеринъ II | Екатерины II |
| 61 | — | 20 уменьштется | уменьшается |
| — | — | 15 рамѣра | размѣра. |
| 66 | — | 3 невѣртное | невѣроятное |
| 68 | 1 | — плаванія | плаванія |
| 72 | — | 13 но | по |

II

| Стран. | Строки сверх. снизу. | | Напечатано. | Слѣдуетъ читать |
|--------|-------------------------|----|--|--|
| 76 | — | 4 | границы | границы |
| 71 | — | 2 | принадлежащихъ | принадлежащихъ |
| — | — | 24 | внутренними | внутренними |
| 81 | 15 | — | поэтому | поэтому что |
| 84 | 3 | — | значенія | значенія |
| 88 | 12 | — | предпринчивости | предпримчивости |
| 90 | 4 | — | цивилизацию | цивилизацию. |
| 93 | — | 9 | участіе | участіе |
| — | — | 4 | произведеніемъ | произведеніямъ |
| 94 | 8 | — | железнодорожному | железнодорожному |
| — | — | 8 | понижавшимъ | понижавшимъ |
| 95 | — | 11 | обороты | обороты |
| 97 | 8 | — | европейской | европейскій |
| — | — | 8 | торговья | торговья |
| 98 | 13 | — | положеніе | положеніе |
| 101 | 9 | — | ие | не |
| — | — | 7 | которыми | которыми |
| 102 | въ таблицѣ | | противу незначительнаго числа судовъ проставлены черточки вмѣсто того, чтобы взять ихъ въ скобку и проставить числа. | слѣдуетъ проставить во 2-й графѣ послѣднія 5 строкъ 0,6, въ 4-й графѣ —0,4, въ 6-й графѣ—3,5, въ 8-й графѣ 0,5 |
| 105 | 11 | — | портовыми | портовыми |
| — | — | 17 | люди | люди |
| — | — | 10 | иностранныхъ | иностранныхъ |
| 108 | 3 | — | железному сѣти | железнодорожной сѣти |
| — | — | 22 | наклонность | наклонность |
| 109 | — | 8 | надъ | надъ |
| — | — | 5 | себя | себя |
| 111 | въ таблицѣ | | также вмѣсто цифръ проставлены черточки. | во 2-й графѣ проставить 2; въ 4-й графѣ проставить 2; въ 6-й графѣ—5; въ 8-й графѣ —4. |
| 112 | — | 3 | дальняго | заграничнаго |
| — | — | 11 | количество | количество |
| 114 | 18 | — | концессионерной | концессионерной |
| 118 | въ таблицѣ | | 2 графа снизу 1-я строка—17 въ 8-й графѣ 1-я строка снизу 13,3 въ 8-й графѣ 4 строка снизу—2,5 | 17,2 13,5 9,5 |
| 120 | — | 14 | мѣстностей | мѣстностей |
| — | — | 13 | внѣшней | внѣшней |
| 121 | въ таблицѣ | | 2-я графа 4 строка снизу —4,9 въ 6 й графѣ 2 строка снизу—1,2 | 14,9 1,4 |
| 122 | — | 10 | англійскихъ | англійскихъ |
| 125 | въ таблицѣ | | по заграничному плаванію подъ русскимъ флагомъ пришло—9 Шведсконорвежскимъ—13 | 9,3 17,4 |

| Стр. н. | Строки сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|---------|-------------------------|--|--|
| | | Датскимъ—9 | 9,4 |
| | | Германскимъ—32 | 32,8 |
| | | Великобританскимъ—26 | 26,7 |
| | | остальные флаги—3 | 4,4 |
| 125 | въ таблицѣ | Отошло судовъ подъ русскимъ флагомъ—10 | 9,9 |
| | | Шведскононвежскимъ—13 | 17,2 |
| | | Датскимъ—9 | 9,4 |
| | | Германскимъ—32 | 32,6 |
| | | Великобританскимъ 26 | 26,1 |
| | | Остальные флаги | 4,3 |
| 125 | въ таблицѣ | въ 4-й графѣ вмѣсто—2 ¹ / ₂ | 5,5 |
| | | въ 8-й графѣ вмѣсто—2,5 | 5,5 |
| 126 | 16 — | 130 ⁰ / ₀ по числу и 90 ⁰ / ₀ по вмѣ- стимости | 17,40 ⁰ / ₀ по числу и 90 ⁰ / ₀ по вмѣстимости. |
| 129 | въ таблицѣ | 2-я графа первая строка сни- зу не проставлено | 1 |
| 132 | въ таблицѣ | 2-я строка снизу во 2-й гра- фѣ—33,1 | 35,1 |
| | | въ 6-й графѣ отошло судовъ подъ флагами: русскимъ | 13,3 |
| | | Шведскононвежскимъ | 26,6 |
| | | Датскимъ | 20,0 |
| | | Германскимъ | 36,6 |
| | | Великобританскимъ | 3,5 |
| 137 | въ таблицѣ | во 2-й графѣ снизу—2 | 5. |
| | | въ 4-й графѣ снизу 4 строка— 21, | 21,4 |
| | | тамъ же 6 я строка снизу—3 | 3,4 |
| 140 | въ таблицѣ | 4-я графа 3-я строка снизу — 2,2 | 32,2 |
| 143 | въ таблицѣ | 2-я графа 4-я строка снизу—3 | 23,4 |
| | | 4-я графа 1 стр. снизу | 0,5 |
| | | 6-я графа 4 стр. снизу—20 | 20,1 |
| 145 | въ таблицѣ | не проставлено 0 ⁰ / ₀ отношеніе флаговъ Шведскаго, Вели- кобританскаго, Голландскаго всего | 8,80 ⁰ / ₀ |
| | | въ 6-й графѣ не проставлено | 9,60 ⁰ / ₀ |
| | | въ 8-й графѣ не проставлено | 3,60 ⁰ / ₀ |
| 147 | 18 — | губсберніяхъ | губерніяхъ |
| 148 | — 20 | пропущено слово: | отпущено |
| 148 | — 17 | пропущено слово: | привезено |
| — | — 10 | полуобработанныхъ | полуобработанныхъ |
| 150 | въ таблицѣ | не проставлено 0 ⁰ / ₀ отношенія флаговъ разныхъ госу- дарствъ всего во 2-й графѣ | 5,50 ⁰ / ₀ |
| | | 4-й „ | 0,30 ⁰ / ₀ |
| | | 6-й „ | 0,70 ⁰ / ₀ |
| | | 8-й „ | 0,20 ⁰ / ₀ |
| 153 | 14 — | направилась | направились |
| 155 | — 13 | Рига-Таукумской | Риго-Тукумской |
| 156 | въ таблицѣ | 2-я графа снизу 1 строка про- пущено | 3,10 ⁰ / ₀ |

IV

| Стран. | Строки сверх. снизу. | | Напечатано. | Слѣдуетъ читать |
|--------|-------------------------|----|--|--|
| | | | 4-й графъ—3,2 | 3,1 ¹⁰ / ₀ |
| | | | 6-я графа 1 строка снизу про- пущено | 0,3 |
| | | | 6 графа 5 строка снизу про- пущено | 13,6 |
| 159 | — | 16 | привезенныхъ | привезенныхъ |
| 160 | 1 | — | увѣтъ | лѣтъ |
| — | 12 | — | составляютъ | составляютъ |
| 161 | въ таблицѣ | | не проставлено процентное отношеніе о аговъ разныхъ государствъ во 2-й графѣ первая строка снизу | 0,5 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 4-й графѣ тамъ же | 0,7 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 6-й графѣ тамъ же | 0,5 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 8-й графѣ тамъ же | 0,8 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 6-й графѣ 8-я строка снн- зу—19,4 | 19,6 |
| 163 | 19 | — | національнанаго | національнаго |
| 168 | 20 | — | притти | прійти |
| 169 | 13 | — | парю | царю |
| — | — | 14 | турціей | Турціей |
| 173 | 5 | — | номильной | помильной |
| 175 | — | 18 | внутреиней | внутренней |
| 176 | — | 3 | обогащенія | обогащенія |
| 178 | — | 17 | во II главѣ | во II главѣ сей книги |
| 179 | — | 3 | богатыхъ | слово написано два раза |
| — | — | 6 | возвратамъ | возвратомъ |
| 180 | — | 14 | своихъ фабрикъ | своихъ фабрикатовъ |
| 181 | — | 13 | скупншковъ | скупщиковъ |
| — | — | 9 | служитъ | служить |
| 182 | 7 | — | каботажнаго плаванія, недоз- воляемаго по закону ино- страницамъ, но существую- щаго на практикѣ, | каботажнаго плаванія, не- дозволяемаго по зако- ну иностранцамъ, об- ходящимъ этотъ за- конъ на практикѣ |
| 183 | 12 | — | минеральныя | минеральныя |
| 185 | въ таблицѣ | | пропущено во 2-й графѣ 1 стр. снизу | 1,1 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 4-й графѣ 3 и 4 стр. снизу | 0,7 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 6-й графѣ пропущено 1 стр. снизу | 1,4 ⁰ / ₀ |
| | | | въ 8-й графѣ 3 и 4 строки | 0,7 ⁰ / ₀ |
| 186 | 14 | — | болѣе | болѣе |
| 188 | 18 | — | окружномъ | крупнымъ |
| — | 19 | — | а | но |
| 190 | въ таблицѣ | | 2 графа 7 строка снизу — 8,6 | 86 ⁰ / ₀ |
| | | | 4 графа 1 и 2 строки снизу пропущено | 0,4 |
| 192 | — | 10 | прчинъ | причинъ |
| 194 | въ таблицѣ | | 4 графа 1 стр. снизу пропу- щено | 0,2 ⁰ / ₀ |
| | | | 3 графа 1 стр. снизу пропу- щено | 1 листа |

| Стран. | Строки сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|--------|-------------------------|---|---|
| 198 | въ таблицѣ | 8 графа 5 строка снизу—40,7 | 40,80/0 |
| 200 | — 10 | 8 графа 4 строка снизу 1,5 бакалейный мануфактурный | 1,60/0 бакалейный и мануфак- турный |
| 205 | 14 — | Одеса—Раздѣльная | Одесса—Раздѣльная |
| 207 | 13 — | естественно перевозки | естественно, что пере- возки |
| 210 | — 16 | дорори | дороги |
| 211 | — 8 | флота | флота |
| 214 | въ таблицѣ | пропущено процентное отно- шение флаговъ государствъ 1 стр. снизу: во 2-й графѣ | 4,80/0 0,40/0 4,70/0 0,10/0 |
| | | 4-й графѣ | |
| | | 6-й графѣ | |
| | | 8-й графѣ | |
| 215 | — 9 | найти | найти |
| 218 | 14 — | на Черномъ море | на Черномъ морѣ |
| 219 | — 11 | входя | входа |
| 223 | въ таблицѣ | во 2-й графѣ пропущены Шведскій, Датскій и Герман- скій флаги | 5,70/0 |
| | | Французскій, Голландскій, Ав- стрійскій и Бельгійскій | 11,80/0 |
| | | Остальные 5 строк. снизу | 6,50/0 |
| | | Въ 4-й графѣ стран. 2, 3 и 4 снизу пропущено | 0,80/0 |
| | | Въ 6-й графѣ пропущены Шведскій, Датскій и Гер- манскій | 6,10/0 |
| | | Французскій, Австрійскій и Бельгійскій | 11,80/0 |
| | | и остальные 5 стр. снизу | 6,50/0 |
| 229 | 5 — | глагами | флагами |
| 230 | 12 и 13 — | по берегомъ | на берегахъ |
| 231 | — 1 | прибавленіе | приложеніе |
| 232 | въ таблицѣ | Въ 4 графѣ пропущено | 1,20/0 |
| | | въ 6 графѣ пропущено | 0,50/0 |
| | | въ 8 й графѣ излишне про- ставлено 1 стр. снизу | 0,60/0 |
| 237 | — 2 | Севастопольскому | Севастопольскому |
| 238 | въ таблицѣ | Во 2-й графѣ пропущено: а) Шведскій, Датскій, Гер- манскій флаги | 6,20/0 |
| | | б) Французскій, Австрій- скій, Голландскій, Бельгій- скій | 2,40/0 |
| | | а) Остальные послѣдніе 3 строки | 5,40/0 |
| | | Въ 6-й графѣ пропущены тѣ же флаги, именно а) | 6,30/0 |
| | | б) | 2,40/0 |
| | | в) | 5,10/0 |
| 246 | 21 — | постройки въ Феодосіи | постройка порта въ Фео- досіи. |

| Стран. | Строки сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|--------|-------------------------|--|--|
| 248 | въ таблицѣ | Во второй графѣ пропущен- ные флаги составляютъ въ % отношеніи Въ 4-й графѣ Французскій и Датскій флаги отмѣчены по 0,30%, тогда какъ они вмѣ- стѣ достигаютъ этого размѣ- ра излишне показано | 20,50% 0,30% |
| 252 | въ таблицѣ | Въ 6-й графѣ русскій флагъ имѣетъ 3,70%, Великобритан- скій 65,10%, Турецкій 9,90%, Германскій 7,50%, остальные пропущены Во 2-й графѣ снизу процент- ное отношеніе пропущен- ныхъ флаговъ составляетъ Въ 4-й графѣ на 8 строкъ сни- зу поставлено 5,80% должно быть Число недопоказанныхъ фла- говъ составляетъ Въ 6-й графѣ не достаесть недо- показанныхъ флаговъ Въ 8-й графѣ не достаесть а каботажъ имѣетъ руляхъ | 13,80% 1,30% 58,40% 4,70% 3,40% 6,30% а парусныя имѣютъ рубляхъ |
| 253 | 8 — | | |
| 254 | 2 — | | |
| 255 | въ таблицѣ | Во 2 графѣ снизу не показа- ны флаги Австрійскій, Фран- цузскій, Турецкій, Грече- скій составляющие — 28,3% Итальянскій, Германскій, Швед- скій, и другихъ государствъ | 28,30% 10,40% |
| 255 | въ таблицѣ | Въ 4-й графѣ снизу не пока- заны флаги другихъ госу- дарствъ составляющие Въ 6-й графѣ пропущены фла- ги Австрійскій, Француз- скій, Греческій и Турецкій составляющие а также флаги Итальянскій, Шведскій, Германскій, и другихъ государствъ состав- ляющие | 2,10% 28,30% 6,30% |
| 258 | въ таблицѣ | Во 2-й графѣ 2 строка снизу поставлено — 84 | 8,40% |
| 260 | — 4 | фактъ | фактахъ |
| 262 | въ таблицѣ | Во 2-й графѣ снизу не показано % отношеніе флаговъ Итал- янскаго и Австрійскаго со- ставляющее а также: Турецкаго, Гер- манскаго, Шведскаго, Фран- цузскаго и другихъ госу- дарствъ всего 7,4 | 12,10% 7,40% |

| Стран. | Строки сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|--------|-------------------------|---|---|
| | | Въ 4-й графѣ показанъ Французскій флагъ отдѣльно 2,4 ⁰ / ₀ , тогда какъ онъ имѣеть этотъ размѣръ вмѣстѣ съ прочими государствами, а потому слѣдуетъ исключить | 2,4 ⁰ / ₀ |
| | | Въ 6-й графѣ не показаны флаги Австрійскій и Итальянскій составляющіе а также флаги пропущенные во 2-й графѣ всего 6,3 ⁰ / ₀ | 12.1 ⁰ / ₀ 6,3 ⁰ / ₀ |
| | | Въ 8-й графѣ Французскій флагъ показанъ отдѣльно, тогда какъ онъ только съ прочими государствами составляетъ 1,8 ⁰ / ₀ , стало быть эту цифру слѣдуетъ исключить изъ общаго итога графы | 1,8 ⁰ / ₀ |
| 263 | — 4 | правовъ | правовъ |
| 266 | въ таблицѣ | Во 2-й графѣ снизу Германскій флагъ показанъ 1,3 ⁰ / ₀ и Голландскій тоже 1,3 ⁰ / ₀ тогда какъ они вмѣстѣ составляютъ это число и потому исключить | 1,3 ⁰ / ₀ |
| | | Въ той же графѣ не показаны флаги: Французскій, Итальянскій, Австрійскій, Датскій и другихъ государствъ всего 6,3 ⁰ / ₀ , которые слѣдуетъ прибавить | 6,3 ⁰ / ₀ |
| | | Въ 4-й графѣ не показанъ Итальянскій флагъ 3,2 ⁰ / ₀ слѣдуетъ прибавить | 3,2 ⁰ / ₀ |
| 266 | въ таблицѣ | Въ 6-й графѣ не показаны флаги: Французскій, Австрійскій, Итальянскій и другихъ государствъ въ размѣръ | 5,2 ⁰ / ₀ |
| | | Въ 8-й графѣ не показаны флаги: Итальянскій, Испанскій и другихъ государствъ всего 5,1 ⁰ / ₀ , которые слѣдуетъ прибавить къ итогу сихъ графъ | 5,1 ⁰ / ₀ |
| | | Въ 4-й графѣ не показанъ флагъ Итальянскій 3,2 ⁰ / ₀ , который слѣдуетъ прибавить | 3,2 ⁰ / ₀ |
| 275 | въ таблицѣ | Во 2-й графѣ снизу пропущены флаги: Итальянскій, Австрійскій, Турецкій, Шведскій, Французскій, Германскій и другихъ государствъ слѣдуетъ прибавить 8 ⁰ / ₀ | 8 ⁰ / ₀ |

VIII

| Стран. | Строки сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|--------|-------------------------|--|---|
| | | Въ 4-й графъ излишне прописаны 1,3% Германскаго флага и 1,3% Французскаго, тогда какъ они вмѣстѣ съ другими государствами составляютъ это число, слѣдуетъ исключить 2,6% | 2,6% |
| | | Въ 6-й графъ пропущены: Австрійскій, Итальянскій, Германскій, Французскій флаги и другихъ государствъ 7,6% слѣдуетъ прибавить | 7,6% |
| 276 | — 11 | Въ 8-й графъ на 6 строкъ снизу излишне показаво 2, которые слѣдуетъ исключить такъ что 28% числа и 16% тонажа всѣхъ судовъ. | 2% Такъ что 28% числа и 16% тонажа всѣхъ судовъ не нашли себѣ обратнаго груза. |
| 276 | 3 — | протока | протоки. |
| 280 | въ таблицѣ | Во 2-й графъ снизу пропущены флаги: Итальянскій, Австрійскій, Турецкій, Шведскій, Французскій, Германскій, составляющие 26,8 | 26,8% |
| | | Въ 4-й графъ пропущены флаги: Шведскій, Французскій, Германскій, составляющие 3,3% | 3,3% |
| | | Въ 6-й графъ пропущены также флаги, что и во 2, составляющие 26,4% | 26,4% |
| | | Въ 8-й графъ пропущены флаги: Французскій и Германскій всего 3% | 3% |
| 283 | 7 — | составляется | составляетъ |
| 287 | 12 — | серегу | берегу |
| — | 22 — | зигзагами | зигзагами |
| 289 | 3 — | на большомъ протяженіи. | на небольшомъ протяженіи. |
| 290 | таблица | 6-я графа внизу пропущено 8,8% противу Шведскаго и Великобританскаго флаговъ. | Поставить 8,8 противу Шведскаго и Великобританскаго флаговъ. |
| 296 | въ таблицѣ | внизу во 2-й графъ на мѣстѣ проставленныхъ черточекъ противу иностранныхъ флаговъ пропущено 0% отношеніе всего на 24,9% | Проставить во 2-й графъ внизу 24,9% |
| | | Въ 4-й графъ пропущено такимъ же образомъ 13,1% | Проставить противу недостающихъ флаговъ 13,1%. |
| | | Въ 6 й графъ также пропущено на 26,5% | Проставить вмѣсто черточки 26,5%. |
| | | Въ 8-й графъ пропущено 13,2%. | Проставить 13,2% вмѣсто черточки. |

| Стран. | Строки сверх. снизу. | Напечатано. | Слѣдуетъ читать. |
|--------|-------------------------|--|--|
| 306 | „ 18 — | невозможность выгрузить | невозможность срочно выгрузить. |
| 314 | въ таблицѣ | 6-я графа пропущено и замѣ- нено черточками 1,4 ⁰ / ₀ 8-я графа поставлено излиш- не 9,4 противу Датскаго фла- га и не проставлено 2,3 про- тиву Итальянскаго | Проставить противъ Итальянскаго флага. 2,3 ⁰ / ₀ и вычеркнуть противу Датскаго 9,4 ⁰ / ₀ |
| 319 | въ таблицѣ | 4 графа противу Австро-Вен- герскаго флага пропущено 1,3 ⁰ / ₀ , противу Итальянска- го—6,1 ⁰ / ₀ Въ графѣ 8 противу Авст- ро-Венгерскаго 1,3 ⁰ / ₀ , про- тиву Итальянскаго 6,7 ⁰ / ₀ | Въ 4 графѣ проставить про- тиву Австро-Венгер- скаго—1,3 ⁰ / ₀ , противу Итальянскаго—6,1 ⁰ / ₀ Въ 8 графѣ проставить вмѣ- сто черточекъ проти- ву Австро-Венгерска- го — 1,3 ⁰ / ₀ , а Италъ- янскаго 6,7 ⁰ / ₀ |
| 329 | въ таблицѣ | 2 графа пропущено разныхъ флаговъ 20,4 ⁰ / ₀ 4 графа тоже 19,1 ⁰ / ₀ 6 графа тоже 19,7 ⁰ / ₀ 8 графа тоже 16 ⁰ / ₀ | Проставить вмѣсто черточекъ. |
| 340 | въ таблицѣ | Въ 2 й графѣ противу флаговъ Итальянскаго и проч. сто- ить 9,7 ⁰ / ₀ Въ 6-й графѣ противу Турец- каго флага стоять 26 ⁰ / ₀ | Должно быть поставлено 3,7 ⁰ / ₀ . Слѣдуетъ поставить 24,4 ⁰ / ₀ . |
| 342 | — | 12 окружнымъ | кругнымъ. |
| 345 | 14 — | и до нихъ | и къ нимъ |
| — | 19 — | Россіи, но | Россіи.—Но |
| 369 | — | 12 линій | линіи |
| 374 | 12 — | поднялся | подняло |
| 397 | — | 14 баснословный | баснословный |

